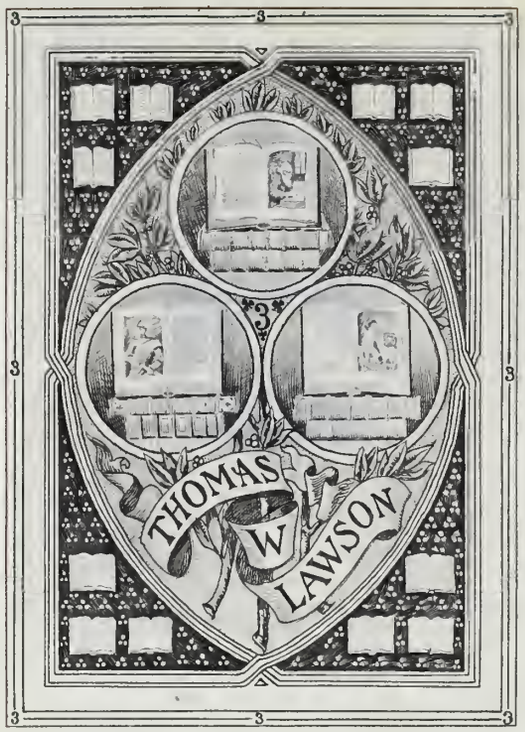
2446



GINZSOT (JOHANN C.). Die Wägen und Fahrwerke der Griechen und Römer.
Plates. 2 vols. 4to, half calf, worn and foxed. München, 1817
An Interesting Work on the Wagons and Carriages of the Ancients.

Very RARE

GREEK & ROMAN

WAGONS & CARRIAGES

90 plates

DIE
Wägen UND Fahrwerke
DER
GRIECHEN UND RÖMER
UND ANDERER ALTEN VÖLKER;
Nebst der
Bespannung, Zäumung und Verzierung
IHRER
ZUG-REIT-UND LAST-THIERE,
von

Johann Christian Ginzrot,

Königlich Baierischem Wagenbau-Inspector.

ERSTER BAND.

MÜNCHEN. MDCCCXVII.

Bey dem Verfasser und in der Buchhandlung J. Lentner.

Stuttgart und Tübingen, Cottaische Buchhandlung.

Ginzrot composuit. J. Lips del.t et sculpsit

SEINER EXCELLENZ

DEM

HOCHWOHLGEBORNEN HERRN

Karl Ludwig Freyherrn

von

KESLING

Königlich baierischen

KÆMMERER, WIRKLICHEN GEHEIMEN RATHE

Oberst Stallmeister

und Chef der königlichen Central Veterinär Schule

DES ORDENS VOM HEILIGEN HUBERT RITTER

Des östreichisch kaiserlichen Leopolds Ordens Grosskreuz

DES KÖNIGLICH SÆCHSISCHEN KRONORDENS GROSSKREUZ

Ehrenritter des hohen Iohanniter Ordens &c.&c.

Lithographirt in München von Joh. Mettenleiter

Digitized by the Internet Archive
in 2015

https://archive.org/details/diewagenundfahrw01ginz

Euere Excellenz!

Seit mehrern Jahren benütze ich jene glückliche Muſse, die mir durch Eurer Excellenz besondere Güte nicht selten zu Theil ward, um aus der königlichen Hof-Bibliothek und andern königl. Cabinetten zu den früher zusammengebrachten, noch neue Stoffe zu sammeln, woraus sich dann ein möglichst vollständiges Werk über

„die Wägen und Fuhrwerke der Griechen und
„Römer und anderer alten Völker, nebst der
„Bespannung, Zäumung und Verzieruug ihrer
„Zug-, Reit- und Last-Thiere

herstellen lieſse, das ich sodann durch das Mittelalter fortsetzen und mit dem Wagenbaue unserer Zeiten schlieſsen wollte.

So abschreckend mir dieses Unternehmen auch vorkam, so ermunterten mich doch öfters die Worte Diodors von

Sicilien in seiner Vorrede, wo er sagt: „Ein jeder Mensch hat nur einen Augenblick von der Ewigkeit für die Dauer seines Daseyns erhalten; durchlebt er ihn, ohne Spuren seines Wirkens zurück zu lassen, so stirbt auch sein Name mit seinem Körper dahin.“ — — Ich fühlte den Werth der mir noch übrigen Stunden und wollte auch diese nach Kräften etwas Nützlichem weihen.

Der gnädige Beyfall, den Euer Excellenz bey verschiedenen Gelegenheiten mir über dieses Unternehmen bezeigten, die lehrreichen Winke, welche Hochdieselben mir so oft zu ertheilen die Gnade hatten, spornten meinen Fleifs und stärkten meine Beharrlichkeit, so, dafs ich nunmehr mich am Ende eines Geschäftes sehe, das mir so lange die angenehmste Erholung gewährt hat.

Möge es mir nur gelungen seyn, jene Belehrungen mit einigem Glücke benützet und ein Werk geliefert zu haben, welches den strengen Forderungen eines Kenners, wie Euere Excellenz, nicht ganz unentsprechend erscheint: denn mir gewährte es den edelsten Stolz, Bemerkungen dazu von einem Manne erhalten zu haben, dessen grofse Pferdekunde, dessen reiche Kenntnisse und Erfahrungen in seinem so weit ausgedehnten Wirkungskreise an allen Höfen Europa's mit Bewunderung genannt werden.

Von dem Gefühle der lebhaftesten Dankbarkeit durchdrungen, erkühne ich mich daher, Hochdenenselben dieses Werk als ein nur geringes Opfer meiner unbegränzten Ergebenheit unterthänig zu weihen, mit dem sehnlichsten Wunsche, dafs mein eifriges Bestreben Hochdero nach-

sichtsvollen Beyfall noch ferner zu erhalten nicht ganz verfehle und daſs Euer Excellenz mich Hochdero Schutzes und Wohlwollens ferner würdig finden mögen.

Euerer Excellenz

unterthäniger Diener

der Verfasser Johann Christian Ginzrot.

München, im März 1817.

Auf dieses Werk

haben

in folgender Ordnung

unterzeichnet:

Für die Privatbibliothek Seiner Majestät

des

Kaisers von Oesterreich

unterzeichnet auf allerhöchsten Befehl für ein Exemplar

Thomas Young,

k. k. Geheimer Cabinetssecretär und niederösterr. Regierungsrath.

Für Seine Majestät

den

König von Baiern

unterzeichnet auf allerhöchsten Befehl für mehrere Exemplare

Freyherr v. Kesling,

k. Oberst-Stallmeister.

Für Seine Majestät

den

König von Würtemberg

unterzeichnet auf allerhöchsten Befehl

Graf von Görlitz,

k. Oberst-Stallmeister.

Für Seine Majestät

den

König von Dännemark

unterzeichnet auf allerhöchsten Befehl

von Hauch,

königl. Oberst-Hofmarschall.

Für Seine königliche Hoheit

den

Grofs-Herzog von Baden

unterzeichnet auf höchsten Befehl

von Geusau,

Oberst-Stallmeister nnd General-Adjutant.

Für Seine königliche Hoheit

den

Kronprinzen von Baiern

unterzeichnet auf höchsten Befehl

Freyherr von Gumpenberg,

Major General-Adjutant S. k. H.

Für Seine königliche Hoheit

den

Erbgrofsherzog von Hessen

unterzeichnet auf höchsten Befehl

Freyherr von Uttenrodt,

Adjutant S. Hoh. des Erbgrofsherzoges.

Für Seine kaiserliche Hoheit den Erzherzog Karl unterzeichnet auf höchsten Befehl

Graf Grünne, Feldmarschall-Lieutenant.

Für seine königl. Hoheit den Herrn General-Militär-Gouverneur von Wien und Feldmarschall Herzog Ferdinand zu Würtemberg unterzeichnet auf hohen Befehl

von Hermanni, Major-Adj.

Franz, Graf von Palffy. 2 Exemplare.

Für Seine königliche Hoheit den Herzog Albert von Sachsen-Teschen unterzeichnet auf höchst deroselben Befehl

J. A. Kreibich, Secretär Sr. k. Hoh.

Graf Trauttmannsdorf.

Fürst von Metternich-Winneburg, k. k. Staats- und Conferenz-Minister, und Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

Der k. k. Geheimerath und Kämmerer Graf von Appony, Vater.

Der königl. Würtembergische Oberst-Stallmeister Graf von Görlitz.

Der königl. Baierische Oberst-Stallmeister Freyherr von Kesling.

Der Grofsherzoglich-Hessische General-Lieutenant Freyherr von Oyen.

Samuel, Graf Teleki, Siebenbürgischer Hofkanzler.

Ladislaus, Graf von Festetics, k. k. Oesterreichischer Kämmerer.

Der k. k. Kämmerer, Graf Joseph Hunyady.

J. Heinr. Geymüller, der Aeltere.

Moritz, Graf von Fries.

Wolf von Kaulla, von Stuttgardt.

Auf Befehl Seiner Durchlaucht des Fürsten von Windisch-Grätz

Weithner, Secretär.

Fürst Moritz Liechtenstein.

Baron von Wesseliny.

Prince Louis de Rohan.

Die k. k. Theresianische Ritterakademie in Wien.

Für die fürstl. Liechtenstein'sche Bibliothek auf höchsten Befehl Sr. Durchlaucht

Joh. Wolff, fürstl. Bibliothekar.

Anthimus Gazes, Archimandrit und Pfarrer an der griechischen Capelle in Wien.

Robert Ackermann's Kunsthandlung in London für 12 Exemplare.

Von Reichenbach, k. Baier. Salinenrath.

Freyherr von Reibeld, k. Baier. General-Major.

Vorerinnerung.

Wenn ich es unternehme dieses Werk: „Die Wägen und Fahrwerke der Griechen und Römer, dann anderer alten Völker, nebst der Bespannung, Zäumung und Verzierung ihrer Zug-, Reit- und Last-Thiere“ dem Publicum hier vorzulegen, so geschieht diefs einzig in der Absicht, demselben hiedurch nützlich zu werden.

Ueber diesen beynahe ganz erdunkelten Gegenstand der Vorzeit haben bekanntlich nur Wenige und diese nur Weniges geschrieben; auch fällt es sogar dem eigentlichen Forscher — besonders wenn ihm die technischen Kenntnisse mangeln — ungemein schwer, aus den öfters sehr verstümmelten Monumenten aller Art, so wie aus den einzelnen Stellen der Classiker und ihrer Ausleger deutliche Begriffe darüber sich zu verschaffen.

Der Kunstfreund bemerkt daher mit Bedauern, dafs die geschicktesten Maler, Bildhauer und andere Künstler ihre sonst vortrefflichen Werke durch unrichtige Nachahmung oder willkührliche Verzierung alterthümlicher Gegenstände meistens entstellen; dafs die gelehrtesten Uebersetzer und Erklärer eben durch ihre anscheinlich gründlichen Uebersetzungen und Erklärungen zuweilen ganz falsche Begriffe verbreiten, blos, weil sie sich den Gegenstand, welchen sie erklären oder beschreiben sollten, nicht deutlich genug vorzustellen vermochten.

Er bemerkt, dafs besonders Maler und Bildhauer alle *egyptischen*, *griechischen* und *römischen* Wägen, selbst auch die Zäumung und Bekleidung der Pferde nach einerley Form darstellen und nur in den Zierrathen wechseln; obgleich jene kunstreichen Alten, je nach ihren verschiedenen Bedürfnissen, gar mancherley Wägen gebrauchten, die alle in der Benennung, der Form und den Verzierungen sehr verschieden waren.

Es dürfte daher eine gut gewählte Sammlung ächter alterthümlicher Wägen in zierlichen Umrissen, so wie alle Gegenstände, die sich auf das Fahr- und Reitwesen beziehen, von einer genauen Beschreibung begleitet, um so mehr

willkommen seyn, da entweder diese Abbildungen in mehr denn hundert Werken umher zerstreut liegen, oder ganz vergessen sind und gleichwohl nur äuferst Wenige, die hinlänglichen Kenntnisse in diesem besonderen Kunstfache besitzen, oder Gelegenheit und Zeit finden, um solch eine Sammlung sich selbst zu veranstalten.

Die Urformen, welche ich aufser den Stellen der Classiker zu jenen Abbildungen benutzte, fand ich auf meinen Reisen durch *Teutschland*, *Frankreich*, *Italien* und *England*, besonders während meines Aufenthaltes in der Kaiser-Stadt *Wien* und in *München*, (wo man in allen Kunst- und wissenschaftlichen Anstalten, selbst dem schüchternen Forscher, so liebevoll und aufmunternd entgegen kommt,) in ausgezeichneten Kunst-Sammlungen, Museen, Antiquarien, grofsen Bibliotheken, auf alten Kunstdenkmälern, Friesen, Altären, Basreliefen, Grabmälern, geschnittenen Steinen, Musiven und Fresco-Gemälden, dergleichen noch wohl erhalten auf den Wänden des alten *Theben*, in den Ruinen von *Persepolis*, in den Bädern des *Titus*, im *Herculan* und an andern Orten (in neuern Prachtwerken abgebildet,) zu sehen sind; dann in bewährten Münz-Schätzen, auf *griechischen*, *römischen* und sogenannten *hetrurischen* Urnen und auf *römischen* Lampen.

Aus den gesammelten Vorräthen wählte ich immer diejenigen Stücke aus, die mir zur Darstellung des technischen und bildnerischen (pittoresken) die deutlichsten und besten, oder zur Vergleichung mit andern Stücken die fruchtbarsten für Künstler, denen ich dieses Werk zunächst bestimmte, schienen. Unter diesen alterthümlichen Ueberresten findet man nur wenige, an welchen die verschiedenen Theile des Wagens und der Beschirrung genau und vollständig dargestellt erscheinen; weil die meisten durch die zerstörende Zeit und allerley Zufälle entweder verstümmelt, unkenntlich gemacht, oder wohl gar aus unberechnetem Herstellungs-Eifer nach Willkühr ausgebessert und dadurch wirklich verunstaltet worden sind. In diesem Falle konnte ich blofs durch Vergleichung einer grofsen Anzahl solcher Ueberbleibsel bey Einigen das Mangelnde entdecken und ergänzen und mir durch Beyziehung alter Schriftsteller diejenigen Erläuterungen sammeln, die dem Ganzen entsprechend schienen.

Die grofse Anzahl der abgebildeten Denkmäler nebst der Angabe meiner Quellen, verglichen mit den darauf sich beziehenden Beweisstellen aus den alten Classikern, wird nun hoffentlich den Kunstfreund, der zugleich die nöthigen Fachkenntnisse zu Hülfe ruft, in den Stand setzen, zu beurtheilen, in wie ferne ich bey diesen Ergänzungen und Erklärungen glücklich war.

Nunmehr kann der Alterthums-Forscher, so wie jeder Wifsbegierige, leicht sich überzeugen, dafs weder die *Egypter*, *Meder*, *Perser*, *Griechen* noch die *Römer* die Wägen erfunden haben; weil man lange vor ihnen, ja vor der sogenannten Sündfluth, schon dergleichen gebrauchte und die *Pharaonen* nachher sich gar mancher Arten von Prachtwägen bedienten; dafs man die Pferde und Zugthiere noch bis nach *Christi* Geburt unter das Joch spannte; dafs weder *Teutsche*, noch *Franzosen*, noch *Engländer* als die Erfinder der Kutschen, sondern nur als die Veränderer und Verbesserer dieser schon den ältesten Völkern bekannten Lustwägen anzusehen sind.

Die gelehrte Welt entbehrte noch bis auf unsere Tage so mancher Aufschlüsse über die Sitten und Gebräuche der alten *Egypter;* allein das jüngst erschienene grofse *französische* Pracht-Werk über *Egypten* eröffnete über viele dieser verdunkelten Gegenstände eine Menge neuer Ansichten und zeigt uns dieses wichtige Urland in einem nie gekannten prächtigen Lichte. Aus diesem kostbaren Werke habe ich alle diejenigen Abbildungen entlehnet, die ich hin und wieder von *egyptischen* Wägen und Bespannungen in diesem Werke mittheile.

In gegenwärtiger Sammlung wird der Kunstfreund mit Wohlgefallen den Reichthum der Alten an Fahrwerken aller

Art betrachten. Er wird die geschmackvollen, reichen Wägen und Zäumungen der alten *Egypter* und *Perser* bewundern und die leichten zierlichen Formen der *griechischen* Wägen von der schweren Bauart der *römischen* sogleich unterscheiden, auch vielleicht in den Erläuterungen manches Unterhaltende und Belehrende finden. Selbst der Dichter und Maler, der Bildhauer und die Künstler in verschiedenen Fächern dürften in diesem Bilder-Saale eine nicht kleine Anzahl nützlicher Muster antreffen, die ihnen bey Darstellungen vom Landbaue, aus dem Stadtleben der Alten, aus deren Kriegswesen, Siegeszügen, von ihren Reisen, Lustspielen, Wettrennen und allen Arten festlicher Aufzüge unentbehrlich sind. Schon haben die Sammlungen von Vasen, Urnen und antiquen Gefäfsen, die nun hin und wieder in den Museen sowohl der Fürsten als der kunstliebenden Privatpersonen aufgestellt prangen, zur Veredlung des Geschmackes und zur Vollkommnung der Kunsterzeugnisse der neuern Zeit nicht wenig beygetragen.

Daher dürften vorzügliche Fabrikanten und wifsbegierige Handwerker um so mehr in den niedlichen Umrissen der alterthümlichen Wägen und der dazu gehörigen Verzierungen so manches entdecken, was auch in unsern Zeiten zur Verbesserung des Geschmackes in diesem Fache mit Vortheile noch anzuwenden wäre.

Zwar mufs ich voraus bemerken, dafs die hier mitgetheilten Umrisse, die jedoch ihren Originalen so getreu, wie möglich, nachgebildet wurden, keinesweges sämmtlich zu Musterstücken der Nachahmung bestimmt sind: denn, da diese Denkmäler selbst weder alle aus einem Zeitalter, noch auch immer von ausgezeichneten alten Künstlern herrühren, wobey eine strenge Auswahl unmöglich war; da ferner mein Zweck eigentlich nicht war, blofs eine Auswahl des Schönsten zu geben, sondern nur das Alterthum getreulich darzustellen und die beschriebenen Gegenstände, so wie sie in den Schriften der Alten angedeutet werden, zu erklären und anschaulich zu machen; so mufste es auch jedem Freunde dieses Werkes überlassen bleiben, je nach Bedarf und Gefallen das ihm Brauchbarste daraus zu wählen.

Ueberdiefs sind auch viele solche alterthümliche Fuhrwerke, die sich auf Grabsteinen und andern Denkmälern zerstreut befinden und gar oft aufser ihrem Bezirke nirgends gekannt werden, noch in keinem Werke abgezeichnet und beschrieben: Man würde mich daher ungemein verbinden, wenn man durch Anzeigung und genaue Beschreibung derselben diese Sammlung bereichern, vervollkommnen und dadurch eine künftige Auswahl alles Schönsten möglich machen wollte.

***

Eine vollständige und beurtheilende Geschichte des Wagenbaues und des Reitwesens der Alten durch alle Jahrhunderte wird man hier um so weniger erwarten, indem dieselbe (im Falle sie auch ausführbar wäre), so wie eine strenge Würdigung aller alterthümlichen Kunst-Sammlungen nicht sowohl für Künstler und Kunst-Freunde, als für Gelehrte bestimmt seyn könnte: Aus eben dieser Ursache habe ich mir auch zuweilen erlaubt, die auf Münzen gefundenen Wägen-Abbildungen, wenn sie zur Erklärung des Textes beytrugen, in vergröfsertem Mafsstabe getreu nachzubilden und ohne ausführliche Beschreibung der angeführten Münzen selbst, nur die darauf vorgestellten Wägen zu verdeutlichen; deswegen habe ich hin und wieder verwitterte oder fehlende nöthige Stücke im Umrisse durch Punkte anzeigen zu müssen geglaubt.

Ich würde es übrigens nicht gewagt haben, dieses Werk, welches ich anfänglich zur eigenen Belehrung und als eine Einleitung des neuern Wagenbaues begonnen habe, jemals dem Drucke zu übergeben; indem ich zu lebhaft es fühlte, dafs der schlichte Künstler und Freund des Nützlichen das verdunkelte Alterthum nicht immer durch eine so lichtvolle Sprache, wie der eigentliche Gelehrte, aufzuhellen vermöge: und doch durfte ich dem Wunsche verehrungs-

würdiger Gönner und gelehrter Freunde nicht entgegen seyn, denen es hier mehr um die Sache zu thun schien, als um glänzende Schilderungen, da ich so glücklich war, in Dingen, wo meine eigenen Kenntnisse nicht ausreichten, oft deren belehrenden Rath und thätige Beyhülfe zu erhalten.

Jenen edlen Gönnern und kundigen Freunden, die mich bey diesem Werke so gefällig unterstützten, wiederhole ich meinen herzlichen Dank; und weit entfernt, alle von mir in diesem Werke mitgetheilten Erklärungen für untrüglich zu halten, werde ich jede schonende Zurechtweisung und jede gründliche Bemerkung dankbar aufnehmen, um von derselben zu Vervollkommnung dieses Werkes gelegenheitlichen Gebrauch zu machen.

Ich übergebe nun den ersten Theil dieses Werkes meinen hohen Gönnern, edlen Freunden und dem sachkundigen Publikum mit dem Versprechen, dafs dessen zweyter Theil bestimmt zur künftigen Michaelis-Messe dieses Jahres erscheinen wird; allein von der günstigen Aufnahme dieser beyden Theile hängt es ab, ob ich mit der Vollendung des dritten und letzten Theiles fortfahre, welcher nicht nur die Wägen und Fuhrwerke vom Mittelalter bis auf unsere Zeiten, sondern auch die Vorstellungen des

Fahr- und Reitwesens aller bekannten heutigen Völker enthält und endlich die technische Zergliederung des schönen Kutschenbaues, wie er in unsern Tagen vervollkommnet ist, ausführlich erklären wird.

München, im März 1817.

Der Verfasser.

Inhalts-Anzeige.

			Seite
Capitel	I.	Ueber den Ursprung der Wägen. . . .	1
—	II.	Die verschiedenen Arten von den Fuhrwerken, ihre Namen und ihr Gebrauch.	22
—	III.	Der Pflug.	26
—	IV.	Das Joch.	46
—	V.	Von den verschiedenen Arten der Bespannung. . .	59
—	VI.	Von dem Baue des Wagens und dessen verschiedenen Theilen.	78
—	VII.	Von dem Grundplane der Wägen. . . .	109
—	VIII.	Von besondern Bauarten der Wägen. . . .	120
—	IX.	Von den Materialien zu den Wägen. . . .	126
—	X.	Von den Verzierungen der prächtigen Fuhrwerke. . .	137
—	XI.	Das Vehiculum.	160
—	XII.	Das Plaustrum.	166
—	XIII.	Von den Dreschwägen.	181
—	XIV.	Von den Rüstwägen.	186
—	XV.	Von den Pontons- und Schiffbrücken-Wägen. . .	190
—	XVI.	Der Carrus.	196
—	XVII.	Der Carrus clabularis.	202
—	XVIII.	Das Epirrhedium.	204
—	XIX.	Das Birotum.	206
—	XX.	Das Poledrum.	209
—	XXI.	Das Pampillum.	212
—	XXII.	Der Celes.	214
—	XXIII.	Der Monacus.	216
—	XXIV.	Das Cisium.	218
—	XXV.	Das Petorritum.	224

		Seite
Capitel XXVI.	Das Plaustrum majus.	228
— XXVII.	Das Plaustrum der Nomaden.	234
— XXVIII.	Von dem Plostellum.	238
— XXIX.	Das Clabulare.	242
— XXX.	Das Sarraeum.	248
— XXXI.	Der Chamuleus.	252
— XXXII.	Der Currus.	264
— XXXIII.	Das Curriculum.	273
— XXXIV.	Die Areera.	275
— XXXV.	Die Rheda.	281
— XXXVI.	Der Miethwagen.	293
— XXXVII.	Von den Eilboten und Posten.	296
— XXXVIII.	Der Streitwagen.	327
— XXXIX.	Der Sichelwagen.	355
— XL.	Der Covinus.	365
— XLI.	Die Benna.	370
— XLII.	Das Essedum.	376
— XLIII.	Von den Kriegsmaschinen auf Rädern.	389
— XLIV.	Der Thurmwagen.	398
— XLV.	Die Wagenburg.	401
— XLVI.	Die Biga.	405
— XLVII.	Die Triga.	414
— XLVIII.	Die Quadriga.	418
— XLIX.	Der Currus augustanus.	427
— L.	Die Carruca, oder Corrocha.	435
— LI.	Das Carpentum.	441
— LII.	Die Harmamaxa.	453
— LIII.	Die Apene.	457
— LIV.	Das Pilentum.	459
— LV.	Die Thensa.	465

Verzeichnifs der 48 Kupfertafeln
des
ersten Bandes.

			Zur Seite
Tafel	I.	A. Egyptische Pflüge.	26
—	I.	B. Griechische und römische Pflüge.	30
—	II.	Pflug des *Hesiod's* und der beräderte des *Virgil's*.	34
—	III.	A. Verschiedene Pflüge und Schleifen.	40
—	III.	B. Alterthümliche Joche.	46
—	IV.	A. Egyptische Jochbespannung.	60
—	IV.	B. Verschiedene Bespannungsarten.	66
—	V.	Grundplan der Wägen.	110
—	VI.	Plaustra.	166
—	VII.	Verschiedene Arten von Plaustris.	172
—	VIII.	Rüstwägen, Dreschmaschinen u. s. w.	186
—	IX.	Feldkarren und andere Rüstwägen.	196
—	X.	Einpferdige Fahrwerke auf zwey Rädern.	202
—	XI.	Dergleichen zwey- und vierrädrige.	216
—	XII.	Das vierrädrige Plaustrum.	228
—	XIII.	Das Plaustrum der Nomaden.	234
—	XIV.	Verschiedene Plostellen und Leiterkarren.	238
—	XV.	Block- und Lastwägen.	242
—	XVI.	*Vitruv's* Maschinen, Steinmassen fortzuschaffen.	252
—	XVII.	A. Verschiedene fremdländische Currus.	264
—	XVII.	B. Dergleichen mit Elephanten, Pferden, Mäulern und Stieren bespannt.	266
—	XVIII.	Circensische Currus.	268
—	XIX.	Die Benna und Arcera.	276
—	XX.	Zwey und vierrädrige Rheden.	282
—	XXI.	A. Die leichte Postrhede und die Araba.	294
—	XXI.	B. Reitende Boten.	296

			Zur Seite
Tafel	XXII.	A. Egyptische Streitwägen.	328
—	XXII.	B. Dergleichen eiserne Kriegsbigen. . . .	330
—	XXII.	B. bis. Dergleichen mit eisernen Tafeln. . . .	332
—	XXII.	C. Reichbeschirrte egyptische Streit- und Jagdwägengespänne. .	334
—	XXII.	D. Dergleichen von leichterer Bauart. . . .	336
—	XXII.	E. Altgriechische Streitwägen.	340
—	XXIII.	Dergleichen Kriegstrigen.	342
—	XXIV.	Egyptischer gemahlter Siegeswagen. . . .	354
—	XXV.	Der persische und gallische Sensenwagen. . . .	356
—	XXVI.	Britannisches Essedum, und griechische Streitbigen und Quadrigen.	382
—	XXVII.	Kriegsmaschinen auf Rädern.	390
—	XXVIII.	Volskische Rennbigen.	406
—	XXIX.	Griechische Bigen am Minerva-Tempel zu Athen. . .	408
—	XXX.	Bigen und Quadrigen zum Sitzen.	410
—	XXXI.	Hetrurische Trigen von Veletri.	414
—	XXXII.	Römische Renn-Quadrigen.	418
—	XXXIII.	Dergleichen reichere Bigen und Quadrigen. . .	422
—	XXXIV.	Fahrende Frauenzimmer auf Quadrigen. . . .	424
—	XXXV.	Wettrennende Frauenzimmer auf Wägen. . . .	426
—	XXXVI.	Hochzeit-Carpentum und Carruca. . . .	436
—	XXXVII.	Carpentum der Kaiserinnen und Harmamaxa. . .	442
—	XXXVIII.	Die Pilenten und Thensen.	466

* Der zweyte Band mit 54 Kupfertafeln erscheint zur nächsten Michaelis-Messe, welchem auch ein Verzeichniſs sämmtlicher Subscribenten, ein vollständiges Sachregister und die Berichtigung der Druckfehler beygefügt wird.

E r r a t a.

Seite	Zeile	Anstatt:	Lies:
4	14	von unt. trifft man	Man trifft
23	4	v. u. nach: Plaustrum	Plostrum der nämliche
24	18	v. o. } Fuhrwerk	Fahrwerk
—	12	v. u. }	
—	5	v. u. Fahrwerk	Fuhrwerk
29	13	v. o. sonderbaren Eigenschaften	sonderbare Eigenschaft
43	10	v. o. nach: schliefe.	"
46	7	v o. wurde	wurden
54	5	v u. waren	war.
74	5	v. u. T. IV. A.	T. IV. B.
75	17	v. o. funus	funis
81	13	v. o. Dactilos	Dactilios
99	1	v. o. Von den Kästen.	Von dem Kasten
111	12	v. u. quatres	quatre
127	2	v. o. unter Andern	unter Anderm
137	2	v. o. prächtigen Fuhrwerke	prächtigen Fahrwerke
147	12	v u. gesetzt	gesteht
169	12	v.u. nach: Plaustra.	"
186	1	v. o. T. V.	T. VIII.
212	11	v. o. Fuhrwerk	Fahrwerk
—	12	v. o. weil er	weil es
215	7		
—	10	} v. o. Fuhrwerk	Fahrwerk
—	12	}	
216	1	v. o. desgl.	desgl.
217	10	v. o. desgl.	desgl.
219	7	v. u. desgl.	desgl.
220	8	} v. u. desgl.	desgl.
—	4	}	
222	6	v. o. desgl.	desgl.
223	2	v. o. Kasten	Kastens
225	1		
—	18	} v. u. Fuhrwerk	Fahrwerk
—	20	}	
243	9	v. o. nach: Pfund,	tragen,
257	16	v. o. aus nun	nun aus
265	12	v. o. den Hals	dem Hals
268	9	v. o. öftersan statt	öfters anstatt
269	4	v. u. Schwert, Purpur-Mantel	Schwerte, Purpur-Mäntel.
271	16	v. u. den Plato	dem Plato
282	11	v. o. eben das	eben da
289	16	v. u. Fuhrwerk	Fahrwerk
294	15	v. o. welcher	dafs er
296	12	v. u. diesem weitem	diesem weiten
305	9	v. u. Regieruzg	Regierung
330	7	v. u. einer solcher	ein solcher
331	1	v. o. Thehen	Theben
—	4	v. u. Wägenplätze	Waffenplätze
332	6	v. o. hn	ihn
335	4	v. o. der Köcher	dem Köcher
—	4	v. o. des . . . Gewandes	dem . . . . Gewande
340	4	v. u. prächtigem	prächtigen
—	9	v. u. Bey Fig. 2.	Bey Fig. 3.
343	10	v. o. am scaischem	am scaischen
370	3	v. u. vom Holze	von Holz
390	5	v. u. füchterliches	fürchterliches
401	7	v. u. in einem	in einen
428	1	v. o. bedecktem	bedeckten
431	17	v. u. verkindern	verhindern
435	5	v. o. T. XXX	T. XXXVI
437	4	v. u. mehremal	mehrmals
439	10	v. u. im dem	in dem
457	11	v. o. Fuhrwerk	Fahrwerk
468	6	v. o. Vorschlag	Verschlag.

NB. Minder erhebliche Fehler wird der einsichtsvolle Leser selbst verbessern.

Die

Wägen und Fahrwerke

der

alten Völker,

besonders

der Griechen und Römer.

ERSTER BAND.

Mit 50 Kupfertafeln.

Capitel I.

Ueber den Ursprung der Wägen.

Sobald die frühesten Menschen zu Familien, und diese zu Stämmen erwuchsen; sobald sich mehrere Stämme zur Sicherung wider Raubthiere, oder auch wider andere Stämme in grofse Gesellschaften vereinigten; sobald mufsten sie auch darauf bedacht seyn, auf dem beschränkten Raum, auf dem sie sich nun ansiedelten, ihren Unterhalt durch Ackerbau zu sichern; oder, wenn sie als Wandervölker (Nomaden) aus einer leergezehrten Gegend nach einer fruchtreichern zogen, ihre flüchtigen Wohnungen und nothwendigen Vorräthe aus Fürsorge mit fortzuschaffen, und also die starken bezähmbaren Thiere zu Gehülfen bey den harten Feld- und Bauarbeiten zur Tragung und Fortbewegung grofser Lasten sich dienstbar zu machen. Viehzucht und Ackerbau waren demnach die ersten Grundlagen, worauf Städte und nachher Staaten errichtet werden konnten. Die Sinnbilder der Viehzucht und des Ackerbaues erscheinen auch daher auf den ältesten Thierkreisen des Himmels, und den sogenannten Sternbildern, diesen ersten Grundlagen der Zeittafeln oder Calender, wornach die frühesten Völker, sobald sie über die gesetzlichen Veränderungen der Natur ein wenig nachgedacht, ihre Arbeiten und Geschäfte zur Erhaltung des Lebens, besonders die Verrichtungen des Ackerbaues und die Handelsunternehmungen der Schifffahrt, nach den verschiedenen Jahreszeiten und der jedesmal zu erwartenden Witterung, voraus zu bestimmen versuchten. Der Stier — später nur ein Ochsenkopf, und endlich dessen blofser Umrifs im Calenderzeichen ♉, erscheint darauf als allgemeines Sinnbild des Feldbaues; eine Jungfrau als Schnitterinn mit einem Aehrenbüschel in der Hand bezeichnet die Zeit der Aernte.

Auf dem zu *Tendyra* in Aegypten entdeckten Thierkreise, dessen Alter auf viele tausend Jahre geschätzt wird, bemerkt man bereits unter den auf rei-

chen Lebensverkehr und Handel hindeutenden Sinnzeichen, den Stier in Dienstbarkeit; (Tab. III. A. Fig. 8.) und als Fahrgeräthe oder als Mittel zur Fortschaffung der Lasten zwar noch nicht Wägen, jedoch Schiffe, deren Gebrauch in einem vom Nilstrom ganz und vielfach durchschnittenen, und an zweyen Meeren gelegenen Lande viel wichtiger und häufiger seyn mufste, als in einem andern Lande der alten Morgenwelt. Die ältesten Völker stellten sich vor, als ob die Sterne lauter Heroen und kleine Gottheiten wären, die in Schiffen auf dem Aether am Himmel herumschifften. Plutarch sagt auch ausdrücklich von der Sonne und dem Monde, dafs diese nicht auf Wägen, sondern in Schiffen um die Welt herumfahren; und Apollodor schreibt, dafs Herkules in dem Schiffe der Sonne bis an das Ende der Welt gefahren sey *).

Auf den nächst-alten Thierkreisen der Chaldäer und Aegypter, (deren beyder Himmelsbeobachtungen sich bis dreytausend Jahre vor Christus, deren sagenhafte Zeitberechnung aber sich oft noch höher in die Vorwelt hinauf erstrecken,) finden wir als nördliches Sternbild bereits den Fuhrmann (Auriga) gewöhnlich in der einen Hand eine Peitsche, und in der andern einen Zaum haltend; und ihm nahe zwey der wichtigsten Sternbilder des Nordens, die beyden Bären, von den alten Aegyptern, wie von den Teutschen, der grofse und der kleine Wagen, auch Heerwagen, von den spätern Arabern aber der grofse und der kleine Kasten oder Sarg, von den nachherigen Griechen *Arctos* oder *Helice*, und von den Lateinern *Ursa*, Bär, späterhin auch *Plaustrum* oder Fuhrwagen genannt.

Schon *Hiob*, dessen Lebenszeit von manchem Gelehrten auf mehr als dreytausend Jahre vor Christus hinausgerückt wird, erwähnt an mehreren Stellen dieser Leitsterne der Schifffahrt, wie im Cap. 9. V. 9. und Cap. 38. V. 32. Obschon er das erstere Gestirn, im Ebräischen nur (Asch) Sternhaufen heifst, und nicht Wagen, wie es im Teutschen, Lateinischen und andern Uebersetzungen genannt wird; wahrscheinlich, weil in Arabien zu allen Zeiten die Wägen bey'm Ueberflusse der Kameele nur selten gebraucht wurden; so war ihm jedoch die Bespannung der Stiere und der Gebrauch der Wägen schon als etwas allgemein Gewöhnliches nicht unbekannt, wie man Cap. 1. V. 14. Cap. 20. V. 28. ersiehet.

Die ältesten Völker nannten das Sternbild Auriga, auch Bootes, und Bubulcus, den Ochsenhüter, oder auch der mit Ochsen pflüget. Sogar die ur-

*) Court de Gebelin Allégories Orientales.

alten Mexikaner bildeten in ihren Zeitberechnungen den 52jährigen Zeitlauf durch ein vierspeichiges von einer Schlange durchwundenes Rad vor; auch zeichneten sie auf ihrem alten Thierkreise einen zweyrädrigen, von Ochsen gezogenen Wagen ab, der mitten unter den Sinnbildern einer reichen Aernte erscheint.

Nach alle dem Vorhergesagten scheint es unstreitig, dafs die Schleife und der Wagen sowohl als der Pflug den frühesten Bewohnern der Erde schon bekannt war, und dafs, sobald es Menschen gab, die sich in Gesellschaft ansiedelten, und der Viehzucht oder dem Ackerbau widmeten, sie darauf denken mufsten, das Holz und die Metalle zu bearbeiten; wodurch allein sie sich in den Stand setzen konnten, die ersten Bedürfnisse und einige Bequemlichkeiten des Lebens zu erhalten. Sie konnten den Boden nicht ohne Werkzeuge bearbeiten, noch die Bäume mit blofsen Händen fällen, sowohl um ihre Hütten zu bauen, als um sich das unentbehrlichste Geräthe zu verfertigen; und wufsten sie damals schon das Eisen, Erz oder Holz zu einer Haue und Schaufel umzuformen, so blieb ihnen auch der Pflug nicht lange unbekannt; er mochte nun anfänglich blofs von Holz, oder mit Eisen belegt, oder mit einem scharfen Stein angeschiftet gewesen seyn.

Vermuthlich wurde der Pflug, der gewifs älter als der Fuhrwagen ist, ursprünglich, wie noch in verschiedenen Berggegenden, (den bleibenden Wohnstätten alter Sitten,) durch Menschen gezogen; hernach versuchte man aber Thiere daran zu spannen, ersann zunächst, das Joch, als die natürlichste und einfachste Bespannung, und so entstand unstreitig das erste Fuhrwerk. — Die Menschen fanden jedoch bey seiner Anwendung mit Zugthieren, dafs man durch das Anspannen von Pferden, Stieren, Mäulern, Eseln und andern Thieren sehr vieler Mühe überhoben wäre. Wollten sie also einen gefällten Baum von einem Orte zum andern bringen, so bestand die Hauptschwierigkeit in der Art die Thiere daran zu spannen, und sie zu zwingen die Last vorwärts zu ziehen. Hatten sie diesen Zweck erreicht, so war auch schon das gröfste Hindernifs besiegt; und leicht mochte es sich fügen, dafs ein runder Klotz oder kurzer Baumstamm darunter quer zu liegen kam, so konnten sie nun schon die Wirkung einer Walze daran entdecken. Sobald endlich Einer auf den Gedanken kam, zwey starke hölzerne Scheiben mit einem Queerholz oder Achse zu vereinigen: so durfte man diesen schon mit Recht als den eigentlichen Erfinder der Räder, und also auch der Wägen anerkennen. Denn das erste Fuhrwerk dessen sich die Menschen bedienten, um ihre Erndte schneller nach Hause zu schaffen, war gewifs eine Schleife, welche anfänglich nicht aus mehreren Stücken

zusammengefügt, sondern nur aus einer Baumgaffel ausgehauen und mit Queerhölzern belegt, (wie Tab. III. A. Fig. 4.) schon hinlänglich war, um das Heu, Getreide und die längern Erzeugnisse des Ackerbaues einzuführen; und leicht mochte ein darauf gestellter Korb dazu gedient haben, um auch kürzere Sachen, Hülsenfrüchte, Grund, Sand und dergleichen fortzubringen; mufsten sie aber Steine und andere schwere Lasten darauf fortschaffen, so wurden der Schleife runde Bängel, natürliche Walzen untergelegt, wodurch dann dieses Fuhrwerk sehr beschleunigt ward; dieser Vortheil mag dann die Menschen auf den Gedanken gebracht haben, die Scheibenwalzen oder die Tympanräder zu erfinden, und solche unter die Schleife so zu befestigen, dafs man sie nach Gefallen vor- und rückwärts schieben, und sogleich nach jeder Seite umwenden konnte, weil ihr Durchmesser höher, und die Reibung auf dem Boden beträchtlich geringer war, als an den langen dünnen Walzen, die man wegen der Schwere nicht sehr dick wählen durfte; und so sind dann die ersten Wägen entstanden. Auch die Chineser geben der Entstehung der Wägen denselben Ursprung, indem sie erzählen, dafs schon Hiene-Yuene das erste Fuhrwerk erfand, das nur aus zwey Stücken Holz bestand, nämlich eines der Länge nach als Deichsel, an welchem hinten ein anderes als Bret in die Queere befestiget war, worauf die Last gelegt wurde *). Auf Tab. I. A. Fig. 8. siehet man eine Schleife von 2 Ochsen gezogen, die sich in Basrelief ausgehauen in dem uralten Tempel zu El-Kab in Egypten befindet. (In dem grofsen Prachtwerke über Egypten Tom. 1. Tab. 70.) trifft man öfters dergleichen Schleifen auf den Wänden alterthümlicher Egyptischer Tempel, seltener aber Abbildungen von Wägen an. Eben da Fig. 7, die sich in Raphaels Gemälden des Vatican befindet, ist eine ideale Vorstellung einer der oben erwähnten Art Schleifen mit ihrem Korb oder Kasten auf Walzen gestellt. Von dergleichen Fuhrwerken hatte vermuthlich das Sternbild des grofsen und kleinen Wagens (Plaustrum) von den ältesten Griechen den Namen *Helice*, und Arctos (Schleife, und Kasten) erhalten, ehe der beräderte Wagen bey ihnen eingeführt ward. Tab. III. A. Fig. 5 stellt eine Schleife vor, dergleichen man sich noch in ganz Asien, besonders in Seeplätzen, bedient; sie ist aus mehreren Hölzern ganz grob zusammengefügt, und Fig. 3 zeigt einen unberäderten Wagen oder Schlitten, welcher noch zu unsern Zeiten in der Insel Sicilien statt der Wägen gebraucht, und Carro genannt wird **). — Mehreres von den Schlitten und Schleifen im Kap. XI. von dem Vehiculo. —

*) Goguet vom Ursprung der Gesetze III. S. 266.

**) S. Houel Voyage pittoresque des Isles de Sicile, Malthe et Lipari.

Der Trieb zu forschen, und die Fähigkeit zu erfinden, welchen die Gottheit der menschlichen Natur eingepflanzet hat, bleibt durch Jahrtausende immer der nämliche und unveränderlich; und wenn wir uns die ersten Bewohner der Erde meistens ohne Erfindungsvermögen und andere zur Lebenserhaltung nöthige Kenntnisse vorstellen, weil solche weder die Sitten und Gebräuche, noch die Lebensart befolgten wie wir, so irren wir sehr. Wir haben das Beyspiel des Gegentheils bey den unkultivirten Insulanern und Völkern unsers Zeitalters. Ohne künstliches Werkzeug, blofs mit einem scharfen Steine, einer geschliffenen Muschel, und mit Fischgräten verfertigen diese öfters Arbeiten, die den geschicktesten Arbeiter mit Bewunderung erfüllen; und verrathen mehr Fähigkeiten, allen ihren Bedürfnissen in Kleidungen, Wohnung und Nahrung schneller abzuhelfen, als die gebildeten Europäer in einer gleichen Lage zeigen würden.

Die jetzigen nomadischen Völker, die in den *Tartareyen*, in *Arabien* und andern Gegenden mit ihren Heerden umherziehen, haben noch die nämliche Art Wägen, wie die waren, deren sich die *Scythen*, die *Massageten* und andere Völker, von denen *Herodot* erzählet, schon vor mehr als vier und zwanzig Jahrhunderten bedienten. Sie bauen sich diese Fuhrwerke selbst, und die Häusehen oder Hütten, die sie beständig auf diesen Wägen herumführen, sind mit Filz überzogen, welchen ihre Weiber eigenhändig verfertigen. — Da diese Völker ihren alten Sitten durch Jahrtausende immer treu bleiben, wovon ihre Lebensart, Kleidung, Waffen, die Art sich zu nähren und Krieg zu führen, die sichersten Beweise sind: so ist zu vermuthen, dafs sie auch an ihren Fuhrwerken wenig abgeändert haben.

Das Sprichwort: „Es ist nichts Neues unter der Sonne“ welches Salomon schon gebrauchte, ist auch in Ansehung der Wägen anzuwenden; denn von allen Arten Fuhrwerken und besondern Erfindungen an denselben, hat man sogar in den ältesten Zeiten Gebrauch gemacht, wie an seinem Orte gezeigt wird. Es mag also erlaubt seyn, den Gebrauch der Wägen und Fuhrwerke bis zu den Zeiten unseres *Adams* vorrücken zu dürfen; und wenn ich mitunter mehrere Auszüge aus der *Mosaischen* Geschichte hier anführe, so verdienen solche eben so viel Glauben, als wenn sie aus *Homer* oder andern spätern Geschichtschreibern mitgetheilet würden. *Moses* sagt uns L. I. C. 4.: „Unter den Enkeln *Kains* war einer Namens *Jubal*, ein Sohn der *Ada*, von dem sind hergekommen die Geiger und die Pfeifer, und sein Halbbruder *Thubalkain* war ein Meister in allerley Erz- und Eisenwerken.“ Ich will hier nicht untersuchen, wie weit sich seine Kunst erstreckte; aber so viel ist gewifs, dafs in einem

Lande, wo man Violinen und Flöten, Erzarbeiten und Eisenwaaren verfertigte, es gewifs auch nicht an Fuhrwerken mangelte, um das Holz, Steine und andere Materialien herbeyzuführen und das Verarbeitete wieder fortzuschaffen.

Als nun die erste Welt durch die grofse Ueberschwemmung, die *Moses* beschreibet, verschwand, gab es schon viele gewaltige Fürsten und berühmte Leute auf Erden. *Moses* L. I. C. 6.

Die Juden waren, gegen die Indier gehalten, ein ziemlich junger Volksstamm, der nur erst spät von seiner nomadischen Lebensweise sich losmachte, indefs die übrigen Völker des Morgenlandes zum Theil schon seit vielen Jahrhunderten Städte und alle Künste und Bequemlichkeiten eines gebildeten Lebens besafsen. Dafs es zu jenen Zeiten auch nicht an erfahrnen und unternehmenden Männern fehlte, sehen wir an *Noah*, der das ungeheuere grofse Schiff, oder die Arche bauete, und als er den Fluthen glücklich entkommen, mit eben dem Eifer wieder anfieng den Ackerbau zu treiben, und Weinberge anzulegen.

Hätte es also vor seiner Zeit noch keine Wägen gegeben: so konnte er doch solche zu dem Bau seiner Arche gewifs nicht entbehren; und er würde selbst Wägen erfunden haben, womit er die ungeheuern Stämme, die er zu seinem Schiffsbau nöthig hatte, herbeyführen konnte; dergleichen Massen lassen sich nicht auf dem Rücken der Lastthiere, selbst der Elephanten und Kameele, wegtragen.

Nachdem aber, wie die Geschichte sagt, die Welt auf's neue wieder durch das Geschlecht *Noah* bevölkert ward: so fieng man auch wieder an Wägen zu bauen; und meines Erachtens waren die Wägen zum Ackerbau, und die der herumziehenden Hirten die nöthigsten und die ersten; denn das Bedürfnifs war zu allen Zeiten mehr erfinderisch als die Bequemlichkeit. Wir wissen, dafs diese Hirtenvölker mit ihren zahlreichen Heerden oft weit umherstreifen mufsten, bis sie wieder eine gute Weide fanden. Dieses sagten auch die Gebrüder *Josephs* zu *Pharao*: „Wir sind Viehhirten, wie unsere Väter, und sind gekommen in deinem Lande zu wohnen; denn wir haben nicht mehr Weide genug für unsere Heerden. Diese Hirtenfamilien, die öfters sehr zahlreich waren, und weder bleibende Städte noch Häuser hatten, besafsen jedoch aufser ihren Viehheerden ein Vermögen an Gold, an Getreidevorrath, an Fellen, Waffen, Schmuck, Kleidungsstücken, und an andern Bedürfnissen des Lebens; sie hatten Zelte von Thierfellen oder auch von Haarfilzen, um sich mit ihren Wei-

bern und Kindern darunter aufhalten zu können. Alles dieses wurde also gewifs auf Wägen nachgeführt, und wie schon bemerkt, die Hütten oder Zelte selbst auf den Wägen aufgeschlagen, worin die Familien wie in Städten wohnten.

Nun mag es sich aber sehr oft getroffen haben, dafs sich mehrere dergleichen Hirtenzüge in fetten Futtergegenden aufstiefsen, und keiner dem andern die Weiden überlassen wollte, wodurch es dann zum Streite kommen mufste; wie man auch aus 1. B. Mos. Cap. 13 vernimmt, wo es heifst: „*Abram* war reich an Vieh, Silber und Gold. *Loth* aber, der mit *Abram* zog, der hatte auch Schaafe und Rinder und Hütten. Und das Land mochte es nicht ertragen, dafs sie bey einander wohnten, denn ihre Habe war grofs, daher war immer Zank zwischen den Hirten *Abrams* und *Loths*.“ Da diese Zänkereyen also zwischen zween Verwandten und frommen Männern nicht konnten vermieden werden, so ist dieser Fall zwischen ganz Fremden um desto glaublicher. Defswegen mag es öfters zu blutigen Gefechten unter ihnen gekommen seyn, wo sie des Vortheils willen auf ihren entledigten Wägen gegen einander gestritten haben; und von daher mag dann der Gebrauch der Kriegs- oder Streitwägen bey den angränzenden Völkern entstanden seyn, der sich hernach bey so vielen Nationen ausbreitete.

Moses lehret uns, dafs man sich schon lange vor seiner Zeit, das ist vor mehr als dreytausend Jahren aller Arten von Kriegswägen bediente, und darunter waren aufser den gemeinen Streitwägen auch prächtigere, von denen die Fürsten sowohl in den Schlachten, als zum Reisen, in den Städten, und zu Lustfahrten, Gebrauch machten. Ueberdiefs hatten sie Fuhrwerke, den Kriegsvorrath nachzuführen, bedeckte Wägen, eiserne und eherne Fuhrwerke. Von königlichen Staatswägen sagt *Moses* B. 1. C. 41. „Der König *Pharao* liefs *Joseph* auf seinem andern Wagen führen.“ *Pharao* hatte also mehrere Hofwägen; sie waren an Pracht verschieden, und es war eine besondere hohe Auszeichnung, wenn Jemand in einem solchen Staatswagen fahren durfte. Eben so wird von den königlichen Kriegswägen 1 B. der Könige und in *Flavius Joseph* L. VIII. C. X. gesagt: Als *Ahab* sich tödlich verwundet fühlte, sprach er zu seinem Fuhrmann: „Wende deine Hand, und führe mich seitwärts aus dem Heere, denn ich bin verwundet.“ Die Prachtwägen gehörten zu allen Zeiten unter die Auszeichnungen der königlichen Würde; wie man im ersten Buche *Samuels* Cap. 8. lieset: „Diefs wird des Königs Recht seyn, der über euch herrschen wird. Er wird eure Söhne nehmen zu seinen Wägen, und zu Reitern, die vor seinen Wägen hertraben.“

Manche Fürsten hatten aber mehrere Wägen mit sich im Felde, die mit Kissen und Teppichen versehen waren, deren sie sich bedienten, wenn sie krank oder verwundet wurden; wie aus C. 35. Lib. 2. der Chron. erhellet. „Und die Knechte nahmen den verwundeten *Josia* von seinem Streitwagen, und führten ihn auf seinem andern Wagen.“ Dieser war also zum Liegen eingerichtet. Wir sehen *Pharao*, die Kinder *Israel* mit sechshundert auserlesenen Wägen, und was sonst noch von Wägen in Egypten war, bis an das rothe Meer verfolgen. Pharao selbst, heifst es, spannte seinen Wagen an, und nahm sein Volk, die Egypter, mit sich. — *Salomon* hatte vierzigtausend Wagenpferde, 1. B. der Könige Cap. 4. — und 1. B. *Samuel* 13. — zogen die Philister mit dreifsigtausend Streitwägen (also mit sechzigtausend Wagenpferden) gegen das Heer des *Saul*; darüber mehreres Cap. XXXVIII.

Man bediente sich auch in einigen Ländern damals schon ganz eiserner Streitwägen, welche einige Uebersetzer, vielleicht mit Unrecht, Quadrigae falcatae nennen.

Dafs man aber in jenen Zeiten auch allerley andere Wägen zum häuslichen Gebrauch hatte, die nicht zu der Art der Pracht- und der Kriegswägen gehörten, erhellet aus sehr vielen Stellen der biblischen Geschichte. Wie z. B. im 1. B. Mos. Cap. 46. „Da spannte Joseph seinen Wagen an, und zog seinem Vater entgegen;“ und im 10. Cap. der Chronik 2. „Und der König Rehabeam stieg frisch auf seinen Wagen, und floh gegen Jerusalem.

Der bedeckten Wägen für mehrere Personen findet man in verschiedenen Stellen schon erwähnet, 4. B. Mos. 7. „Und sie brachten ihre Opfer vor den Herrn, sechs bedeckte Wägen und 12 Rinder.“ So gebot auch *Pharao* dem *Joseph* egyptische Wagen seinen Brüdern zu geben, um ihren alten Vater, nebst Weibern und Kindern abzuholen. Dieses waren ohne Zweifel ebenfalls bedeckte Wägen, um ihnen die lange Reise in einem heifsen Lande weniger beschwerlich zu machen. Von geringern Fuhrwägen lieset man 1. B. Samuel C. 6. „Machet einen neuen Wagen und spannet zwey junge Kühe daran, die noch kein Joch getragen haben.“ Jedoch waren die Wägen bey den israelitischen Fürsten nicht so üblich, wie bey den benachbarten Regenten, weil sie meistens auf Kameelen und Maulthieren ritten; selbst im Kriege ritten die Anführer auf Mäulern, und als *Absalon* am Baume mit den Haaren hangen blieb, heifst es, lief sein Maulthier unter ihm fort. *Absalon* liebte jedoch die fremde Pracht; er liefs sich Wägen machen, kaufte Rosse, und hielt sich eine Leibwache von 50 Mann, die seine Trabanten waren. 2. B. Samuel C. 15. — Diese Wägen

scheinen aber mehr zur Pracht als zu einem andern Zweck gebaut worden zu seyn. Die *Aegypter* hatten schon damals seit undenklichen Zeiten allerley Pracht- und andere Wägen, und wahrscheinlich bedurften sie zu dem Bau ihrer Städte und ungeheuren Tempel auch stärkere und manchfaltigere Lastwägen, als jene wandernden Hirtenvölker. Zu den Zeiten *Salomons* war der Gebrauch der Luxus-Wägen schon sehr weit ausgebreitet, und längst ein sehr beträchtlicher Handelszweig, welcher vielen Künstlern und Wagen-Fabrikanten reichlichen Verdienst verschaffte. Denn die Kaufleute *Salomons* brachten alle drey Jahre vielerley Waaren aus *Aegypten* zurück; solche bestanden in Gold, Silber, Elfenbein, Eben- und Zedern-Holz, auch neue Wägen, das Stück zu 600 Silberlinge, und *ägyptische* Pferde zu 150 Silberlinge das Stück. Diese verkauften sie an die Vornehmen des Landes und an die Fürsten und Regenten der *Hethiter* (im nördlichen *Phönizien*) und an die Könige von *Syrien*. Das 1. B. der Könige C. 10. und *Hesekiel* C. 27. sagt: „die von *Thogarma* (*Capadocien*) haben dir Pferde, und Wägen, und Maulesel auf deine Märkte gebracht" *).

Auch kannte man zu jener Zeit schon die Verfertigung eherner Axen und Räder, von welchen besonders *Homer* öfters spricht. Und wenn man die Beschreibung der Wagengestelle liest, welche der König *Salomon* zu den Wasserbecken verfertigen liefs, die vor dem Tempel zu *Jerusalem* standen, so wird man gewifs finden, dafs sie eben so viel Bewunderung verdienen, als die Bauart des Wagens der *Juno*, von welchem *Homer* in seiner *Illias*, lib. V eine umständliche Beschreibung liefert.

Huram, der König zu *Tyrus*, schrieb an *Salomo*: „ich sende dir, wie du es „verlangst, einen sehr geschickten Mann *Huram Abif*, einen *Tyrer*. (Dieser weifs „nicht nur alle Metalle zu schmieden, zu giefsen, und auszugraben; sondern auch „Holz und Steine zu bearbeiten. Ueber dieses besitzet er die Kunst Carmesin, „Scharlachen und allerley feine Farben auf Seiden, Leinen und andere Stoffe „zu färben.) Dieser Künstler wird mit Hülfe deiner geschickten Leute Alles machen, „was man ihm vorgiebt." 2. Buch der Chronik. C. 2. — „*Salomo* bestellte also „bey diesem merkwürdigen Künstler unter andern zehen Wagen-Gestelle, welche

*) Die Gelehrten sind über den Werth des Silberling (Siclus) verschiedener Meynung; indessen behauptet *Fabricy*, 150 Sicles machten 243 Liv. 2 S. und 600 Sicles, 972 Liv. 10 S. (Recherches sur l'epoque de l'equitation et de l'usage des Chars equestres chez les anciens. Rome 1764.)

„bestimmt waren die zehen ehernen Wasserkessel zu tragen; jeder Wagen war „vier Ellen lang und eben so breit, und stand auf 4 Rädern, wovon ein jedes „anderthalb Ellen hoch war (27 franz. Zoll); die Achsen waren hinten und „vorne unter das Gestell befestiget, und die Räder wie gewöhnliche Wagenrä„der. Ihre Naben, ihre Speichen und ihre Felgen waren von lauterm Erze „gegossen, so wie auch die Achsen. Die Füllungen über dem Gestelle, worinn „die Kessel ruheten, waren mit Leisten umgeben, und einer halben Elle hoch, „ringsum oben mit einem Flachbande (Friese) mit viereckigen Buckeln, und auf „den Seitentheilen mit Greifen, Palmbäumen und Löwen wechselweise verzieret „und künstlich ausgegraben (ziselirt). Diese Umfassung stand frey auf den Ge„stellen, auf Füfschen erhaben, und war alles gegossen und zierlich ausgegra„ben.“ 1. B. der Könige. C. 7. — Man darf sich also nicht wundern, wenn man Vieles von ehernen Wägen, ehernen Achsen und ehernen Rädern in den Schriften der alten Classiker erwähnt findet; auch darf man nicht glauben, dafs solche nur als Dichtung, nicht aber zum wirklichen Gebrauch angewandt wurden; denn in der eben angeführten Stelle werden ausdrücklich die Achsen, Naben, Speichen und die Felgen der Räder benannt; auch beweiset schon die Bauart fast aller griechischen Wagenräder und ihre geringe Speichenzahl (sie waren meistens nur vierspeichig), dafs solche nicht anders als von Metall verfertiget seyn konnten. Um eben der Ursache konnte man dann auch eiserne Räder und Wägen machen, besonders in solchen Ländern, wo das letztere Metall im Ueberflusse zu finden war. Die Bearbeitung des Eisens war zu allen Zeiten in der Welt bekannt, aber an einem Orte mehr zu finden als am andern. Viele Gelehrte streiten sich darum, und einige behaupten sogar, dafs die *Griechen* sich ehemer Waffen bedienten, ehe das Eisen bey ihnen erfunden war. Allein die Stelle, die ich oben von den eisernen Kriegswägen anführte, und andere mehr, welche älter sind, als die Gedichte des *Homer*, zeigen, dafs das Eisen von jeher bekannt war; und wenn die Griechen sich solcher Waffen bedienten, die von Erz waren, so besafsen sie die Kunst, dieses Erz mit Vortheil zu mischen, dafs es dauerhafter als das Eisen war. Ein Volk, wie die *Griechen*, würde sich schon ihrer nicht bedient haben, wenn ihr Vorzug über die eisernen Waffen sich nicht bestätiget hätte; defswegen aber mangelte es ihnen keinesweges an Eisen, weder an Wägen noch an Waffen, noch an anderm Geräthe und Werkzeugen.

Homer sagt (*Odyssee* 14. Gesang V. 324): „Er zeigte die Güter, die sich „gesammlet *Odysseus:* Erz, und Goldes genug, und schön geschmiedetes Eisen.“ Ferner *Ilias* 23. V. 850. „*Achilleus* setzte den Schützen zum Preise zehen zweyschneidige Aexte und zehen Beile von blauschimmerndem Eisen;“ und in

seiner *Odyssee* lib. 1 läfst er die verkleidete *Minerva* sagen, „ich bin *Mentes*, der Sohn des *Anchialus*, und gehe nach Temes, Erz gegen Eisen einzutauschen, welches ich dahin führe.“ So sagt auch *Jeremias*, der über 150 Jahre vor *Homer* gelebt haben soll, im C. 28: Du hast das hölzerne Joch zerbrochen, so mache nun ein eisernes statt jenes.

Im ersten B. *Samuel's*. C. 13 wird gesagt: „Weil die Kinder *Israel* keinen Schmied in ihrem Lande hatten, mufsten sie bey den *Philistern* ihre Pflugscharren, Hauen, Beile, Sensen und Gabeln schärfen lassen.“ Alle diese Werkzeuge waren also gewifs von Eisen. Die *Juden* waren damals, wie jetzt, im Ganzen genommen keine grofsen Freunde der Handarbeiten. Die Künstler, deren sie sich bedienten, waren meistens Ausländer, wie man an *Huram Abif* sieht, welchen *Salomo* kommen liefs, um ihm die Kunstarbeiten des Tempels zu übergeben. Also mag es wohl nicht unglaublich mehr scheinen, dafs es in den ältesten Zeiten schon ganz eiserne Kriegswägen gab; defswegen hiefs es auch bey den alten Dichtern, dafs der Wagen des *Mars* von Eisen war, um dadurch die Dauerhaftigkeit und das fürchterliche Gerassel der Streitwägen anzudeuten. *Claudian* sagt: „während der eiserne Wagen des *Mars* stille steht, und die „Jochpferde am *Eridan* (Po) herumspringen.“

An solch einem Streitwagen war nur eine Achse und zwey Räder, und diese machten nebst der Deichsel das ganze Wagengestelle aus. Wenn also beyde erstern Stücke von Eisen verfertiget und die Seitentheile des Kastens mit Eisenblech beschlagen waren, so konnte man einen solchen Wagen mit Recht einen eisernen nennen; die Deichsel mufste jedoch in jedem Falle von Holz gemacht werden, denn je länger sie war, und je zäher das Holz gewählt wurde, um desto mehr hatte sie Schwungkraft, weil das Ende der Deichsel unter dem Joche hieng, und das Fuhrwerk dadurch sanfter wurde. Die *Israeliten* bedienten sich ebenfalls der Streitwägen, aber nicht so häufig wie die Völker, die sie zu bestreiten hatten. Diese Kriegswägen und Räder mufsten nothwendig auch mit Eisen beschlagen seyn; wie hätten sie sonst die grofsen Reisen durch Gebirge, Waldungen und unwegsame Gegenden aushalten, oder mit mehreren Streitern beladen in die dichten Heere der Feinde einstürzen, und über Trümmer, Leichen und Gräben dahin fliegen können?

Unbeschlagene Räder würden von gar keiner Dauer gewesen, und bald in Stücken gerissen worden seyn. Das Gemählde, welches *Nahum* Cap. 2 von diesen Streitwägen macht, scheint diese Meinung noch mehr zu bestätigen, wo er sagt: „die Wägen rollen auf den Gassen, sie rasseln auf den Strafsen, sie

blinken wie Fackeln, und fahren unter einander her, wie die Blitze. Da wird man hören die Geiseln klappen, und die Räder rasseln, und die Rosse schreyen, und die Wägen rollen.“ — Nur eiserne oder mit Eisen beschlagene Räder können einen solchen Lärmen verursachen. Es ist daher sehr glaublich, dafs man sich in Ländern, wo das Eisen leicht zu haben war, vorzüglich der eisernen Räder und Achsen und der mit Blech beschlagenen Kästen bediente; theils damit die Pfeile nicht durch solchen gehen, noch die Räder mit Aexten zerhauen, oder der ganze Wagen verbrannt werden konnte: denn vor Allem strebten sie besonders einander die hölzernen Wagen durchs Feuer zu zerstören; und wenn solche auf Haufen beysammen standen, oder wenn sie als eine Verschanzung vor das Lager gestellt wurden, welches man eine Wagenburg nannte, so trachtete der Feind solche durch Feuerbrände, welche zwischen die Räder geschleudert wurden, oder mit brennenden Pfeilen anzuzünden, und zu vernichten, welches aber bey eisernen Wägen nicht möglich war, wenn auch die Deichsel von Holz gewesen wäre. Die Bestätigung obiger Bemerkung erhellet aus folgenden Stellen. *Josua* sagt Cap. 2: „Ihre Rosse sollt ihr lähmen, und ihre Wägen mit Feuer verbrennen,“ und *Nahum* sagt ebenfalls: „Ich will deine Wägen im Rauche anzünden;“ und *Micha*: „Ich will deine Rosse von dir thun, und deine Wägen umbringen;“ nämlich die Wägen zerstören, und die so darauf fuhren, erwürgen; denn so ist auch der Sinn der Worte, 2. B. *Samuel's* Cap. 10. „Und *David* erwürgte siebenhundert Wägen der Syrer und vierzigtausend Reiter.“

Von dem übergoldeten Wagen, womit *Elias* vielleicht zu einem fremden Fürsten abgeholt wurde, heifset es etwas dichterisch, (als ihm sein treuer Diener *Elisa* nachsah, wie er Berg-auf fuhr.) Siehe! da kam ein feuriger Wagen mit feurigen Rossen, und *Elias* fuhr wie im Wetter gen Himmel. 2. Buch der Könige. Cap. 2.

So viel von den Wägen der ältesten Völker im Allgemeinen; von den verschiedenen besondern Arten Fuhrwerken, Dreschwägen, Kriegs-Fuhrwerken, Lust- Stadt- und Reisewägen vorzüglich der *Griechen* und der *Römer*, von ihren kostbaren Anschirrungen, Zäumen, Sätteln, Decken und dergleichen werde ich in den folgenden Capiteln sprechen.

Hier galt es nur überhaupt zu zeigen, dafs man schon in den frühesten Zeiten, so weit nämlich die Geschichte reichet, mehrerley Wägen der Nothwendigkeit, wie der Pracht in Menge antreffe.

Den Wagenverfertigern *) vor ohngefähr dreytausend Jahren wird man nach Obigem ziemliche Kenntnisse vom Wagenbau nicht absprechen; denn in jenen Zeiten konnte es diesen Arbeitern nicht an Bestellungen und also auch nicht an Uebung fehlen, wo man mit tausend verschiedenen Streitwägen, mit einer Menge Rüstwägen für die Waffen, für das Gepäcke und die Lebensmittel, und andern bequemern Wägen für die Angestellten beym Heere, für die Menge Hebsweiber, und die Dienerschaft der Befehlshaber in den Krieg zog; wo überdiefs die Regenten selbst von einer Menge Fürsten begleitet auf den prächtigsten Wägen im Felde erschienen; wo selbst freywillige Krieger zu dem Heere kamen, die mehrere Wägen zu ihrem Gebrauch hielten, wie im 5ten Buch der *Ilias*, *Pandarus* sagt: „Ich liefs eilf zierliche Wägen zurück in meines Vaters *Lykaons* Pallaste, erst neu vom Künstler verfertiget. Dort stehen sie nun in ihren Schupfen mit reichen Teppichen bedeckt; und zu jedem Wagen zwey müfsige Pferde."

Nach all' dem hier Angeführten wird man glaublich wohl einräumen, es sey unmöglich, die Zeit der Wägen-Erfindung und den Namen des ersten Erfinders zu bestimmen; es kann jedoch nicht überflüssig scheinen, zum Schlusse dieses Capitels hier noch die Namen der berühmtesten angeblichen Wägen-Erfinder anzuzeigen; so wie auch derjenigen, welchen die ältesten Dichter die Erfindung des Zaumes und des Gebisses, so wie der Reitkunst und der Bespannung der Rosse unter das Joch zuschreiben.

Ein jedes Land war einst stolz darauf, einen Erfinder von dem oder jenem Fahr- oder Fuhrwerke, oder einer besondern Bespannungs-Art nennen zu können. Einige dieser Erfindungen und Verbesserungen wurden bald wegen ihrer anerkannten Vortheile allgemein angenommen, andere, die den Oertlichkeiten einer Gegend angemessen waren, verbreiteten sich selten über deren Grenzen, wie zum Beyspiel hochrädrige, leichte Fuhrwerke in Sand-Ebnen; niedere schwere Wägen in felsigen Orten, enggeleisete Wägelchen in Gebirgen und Schluchten u. s w.

Unter allen den hienach angeführten Namen bemerkt man aber nicht einen von niedrigem Stande, sondern nach der Sitte der alten Dichter mufsten alle Erfinder entweder Götter, Heroen oder mächtige Fürsten seyn. Tibull.

*) (Wagenverfertiger) griechisch: Hamaxopegos und Harmatopegos, lateinisch: Plaustrarius faber, Carpentarius, Curruum compactor. (Pollux.)

Eleg. II. 1 sagt: „Die Götter haben die ersten Stiere abgerichtet, und die Wägen mit Rädern versehen.“ Uebrigens verdienen diese artigen Dichtungen ihres malerischen Gewandes wegen hier wohl eine Stelle.

Adam, den uns die heilige Geschichte als den Stammvater des Menschengeschlechtes nennt, wird nirgends als der Erfinder der Wägen angegeben; dennoch wage ich es, ihn in diesem alphabethischen Verzeichnisse obenan zu setzen; denn kaum hatte er den Garten *Edens* verlassen müssen, so widmete er sich sogleich dem Ackerbau, der ohne Pflug und Ackergeräthe nicht getrieben werden konnte; da aber Niemand um ihn war, als seine Frau und kleine Familie, die ihm das Feld bauen half, so war er gewifs der Erste, der, noch mit grofsen Fähigkeiten ausgerüstet, den Pflug erfand, und verschiedene Thiere daran zu spannen ersann; und wenn er solche an seinen Pflug ohne Räder, oder an eine Baumgabel, anstatt eine Schleife, spannte, so waren dieses ja schon Fuhrwerke.

Acrophilus soll zu *Argos* zuerst die Wägen erfunden haben, wie *Tertulian* behauptet; allein dieser lebte zu *Athen*, und als diese Stadt erbaut wurde, waren die Wägen schon lange im Gebrauche. Auch lebte *Moses* lange vor *Acrophilus*, zu dessen Lebzeiten und früher man schon allerley Arten Wägen, sogar die Kriegswägen kannte.

Bacchus, oder *Liber*, soll nach Tibull. lib. II. El. I. mit Hülfe der *Ceres*, zuerst dem Ochsen die Dienstbarkeit gelehrt, und dem Bauerwagen, Plaustrum, ein Rad untergesetzt haben. Dieses will vielleicht auch heifsen, einen runden Stamm oder eine Walze untergelegt; wenigstens darf es nicht wörtlich verstanden werden, dafs sie nur ein Rad, sondern zwey oder viere angebracht haben. Plaustrum heifst ein geringer Karren mit Scheiben oder Walzenrädern ohne Speichen. Vielleicht will *Tibull* dadurch andeuten, dafs (um den Wein und die Feldfrüchte, die Gaben des *Bacchus* und der *Ceres*, einsammeln und in Menge nach Hause führen zu können) der Wagen, oder das Rad erfunden und die Zug-Thiere unter das Joch gewöhnt wurden. Von Vielen wird *Bacchus* und *Noah* für eine Person gehalten.

Bellerophon soll den Zaum und das Gebifs erfunden haben, durch welche es ihm auch gelang, das Pferd *Pegasus* zu bändigen, welches bey der Quelle des Flusses, der *Korinth* bewässerte, weidete, und gleich einem Vogel dahin flog, auch defswegen von den Nachkommen mit Flügeln abgebildet wurde. S. Tab. LXX. Fig. 4.

Ceres. Von dieser heifst es: als sie ihre Gaben den Menschen spendete, setzte sie den *Triptolemus*, dessen Säugamme sie selbst gewesen war, auf einen mit Drachen bespannten Wagen. Auf diesem war ein Kasten, worin allerley Arten Getreide-Sämereyen aufbewahrt lagen, welche sie ihm befahl unter die Völker der ganzen Erde zu vertheilen. Um die Reise zu beschleunigen, gab sie ihm die geflügelten Drachen an seinen Wagen, der, wie man sagt, einrädrig war. S. Tab. XLII. Fig. 1 und 7.

Castor, der Bruder des *Pollux*, soll die zweyspännigen Wägen oder die Bigae erfunden haben, er ward auch als Erfinder der Reitkunst, und als Vorsitzer der Wettkämpfe verehret, und zu den *Agonotheten* gezählt. Da er, obgleich ein Sohn des *Jupiters* und der *Leda*, sterblich geboren wurde, so theilte *Pollux* seine Unsterblichkeit mit ihm. Beyde, auch *Dioscuren* genannt, d. i., *Διος Κοροι*, *Jupiters* Söhne, werden mit einer Lanze in der Hand, einem Stern ober dem Haupte und einem Petasus auf dem Kopfe vorgestellt. Der Scholiast des *Pindar* Od. V. sagt: „*Kastor* bespannte der Erste die Biga."

Diokles. Diesen nennt *Homer* in einer Hymne, von der uns *Pausanias* noch ein Bruchstück erhalten hat, den Pferdebezäumer, frenator equorum. Auf alten Abbildungen sieht man ihn, wie fast alle Reiter der *Griechen*, mit einer Lanze in der Hand vorgestellt. Die Alten stützten sich darauf beym Aufsteigen, weil sie keine Steigbügel kannten.

Erichthonius, auch *Erechtheus* genannt, König von *Athen*, lebte ohngefähr zu *Moses* Zeiten; er soll der Erfinder der vierspännigen Wägen oder der Quadrigen gewesen seyn. *Plinius* sagt, Lib. VII. Cap. 57. *Erichthonius* hat zuerst die Quadrigen bespannet;" und *Virgil* in Georg. III.

„Primus Erichthonius currus et quatuor ausus
jungere equos, rapidisque rotis insistere victor.

Erichthonius wagte der Erste, Wägen und vier Pferde anzuspannen; und der alte Ausleger des *Germanikus* sagt: „*Erichthonius* hat zuerst die Menschen gelehret, Wägen zu machen, gleich der Quadrigae der Sonne, und solche mit 4 Pferden zu bespannen.

Es scheint also, dafs er blos die Art vier Pferde anzuspannen, nicht aber den Wagen Quadriga selbst erfunden habe; *Erichthonius* der 4te, König zu *Athen*, der 1513 Jahr vor C. G. lebte, soll den Gebrauch der vierspännigen Wägen zuerst für sich (in *Gricchenland*) seiner lahmen Füfse wegen eingeführt

haben; aber man findet, dafs man in *Argis* schon vor Ihm zu des *Danaus* Zeiten mit 4 Pferden fuhr. Glaubwürdiger ist, was *Eusebius* in seinem Chronikon von *Erichthonius* sagt: „Er bespannte zuerst die Quadriga in Griechenland;“ aber gewifs sah er sie schon bey andern Nationen.

Japhet, der Sohn des *Noah*, sagt *Vossius*, sey mit *Neptun* eine und die nämliche Person, und alles, was von der Wägen-Erfindung dem *Neptun* beygelegt wird, passe ebenfalls sehr genau auf *Japhet*. Da aber dieser nach der Sündfluth gelebt hat, so beweiset dieses nicht, dafs vor dieser Uebersehwemmung es noch keine dergleichen Wägen gegeben habe.

Libyer. Von diesem Volke sagt *Herodot* in seiner Geschichte (Melpomene): „Vier Pferde anzujochen lernten die *Helenen* (*Griechen*) von den *Libyern*.“

Mars soll nach Einigen der Erfinder der Triga seyn, oder des Dreyspanners, wo in einer Reihe drey Pferde ziehen. In einer Hymne an diesen Gott, die uns *Onuphrius* mittheilet, heifset es: „wo dich die hitzigen Vierhufigen auf flammenden Jochen der Triga tragen.“ Allein hieraus folgt nicht, dafs *Mars* solche erfunden habe. *Mars* bedeutet hier blos den Krieg, wo die Trigen wie die Bigen und Quadrigen gebraucht wurden, wie ich an seinem Orte erweisen werde.

Minerva. Von dieser Göttin sagt *Homer* in seiner Hymne: „Sie hat zuerst die Schmiede und Holzarbeiter gelehret, aus Erz Schilde, und mancherley Wägen zu machen.“ Und *Aristides* sagt in Panathenaicis bestimmter: „Für die zum Krieg, und Kampf gerüsteten Pferde gab *Minerva* Wägen.“ Die *Arkadier* schreiben ihr die Erfindung der Quadrigen zu, oder der Wägen, welche mit vier neben einander gehenden Pferden bespannet wurden; sie nannten sie die jungfräuliche *Minerva* (Coria). Auch behauptet *Mnaseus*, *Minerva* sey eine Tochter *Neptuns* und habe das erste Fuhrwerk erfunden; defswegen hiefse sie auch *Minerva hippia*, nach Andern *hippea*. (Sie wurde mit einem Helme auf dem Haupte vorgestellt, um dessen Stirnblatt acht Pferdeköpfe hervorragen). Wie Einige wollen, so gebühret ihr nur die Erfindung der Kriegs-Wägen. *Pausanias* sagt: „Die *Korinther* nannten die *Minerva* auch Frenatrix, weil man sie für die Erfinderinn der Zäume, der Reit- und Fahrkunst hält.“ Allein diese Dichtung soll blos andeuten, dafs *Minerva* als die Göttinn des Genies vor Allen diesen Vorzug verdient, und so wie Alles, was die Kunst liefert, und vom Genie des Menschen erfunden wird, ihrem kräftigen Einflufs zugeschrieben

wird; so kommt ihr also auch die Ehre der Wägen-Erfindung zu, wie sie auch dem *Bellerophon* das Bild eines Zaumes zur Nachahmung vorgewiesen haben soll. *Cicero* nennt sie ebenfalls die Erfinderinn der Wägen; und da *Homer* sagt: *Minerva* habe die Schmiede und Holzarbeiter gelehret, aus Metallen die Schilde und allerley Arten Wägen zu verfertigen; so ist zu vermuthen, dafs nicht von Kriegswägen allein, sondern von allen verschiedenen Gattungen Wägen die Rede sey.

Neptun. Unter diesem Namen verstehen Einige den *Prometheus*, den *Noah*, oder dessen Sohn *Japhet*; die *Griechen* nannten ihn *Poseidon*. *Aristides* sagt von ihm: „Er verlieh dem Menschen ein doppeltes Fahrwerk, den Wagen zu Lande und das Schiff auf dem Meere.“ *Vossius* beweiset sehr passend, Lib. 1. Theol. gent. Cap. 18 und in mehreren andern Stellen, dafs *Poseidon* oder *Neptunus*, *Noah* und sein Sohn *Japhet* und *Prometheus* die nämliche Person ist.

Neptunus heifst auch equestris, der Pferde-Neptun, weil er, seinen Dreyzack in die Erde schlagend, die ersten Pferde erzeugte, wie *Virgil* sagt: „Und du, der mit einem Schlag deines Dreyzacks aus dem Schoofse der Erde das schöne Pferd hervorgerufen;“ und *Statius* in Theb.: „Wenn die Sage der Vorfahren wahr redet, so hat *Neptun* der Erste dem Rosse das Maul mit zartem Stangengebifs verletzt, und es im Staube der Küste gebändigt.“

Oenomaus. Dieser soll nach Einigen die Quadrigen erfunden haben; *Sidonius* aber nennt ihn blos als einen geschickten Aurigator oder Fuhrmann auf Rennwägen; vielleicht hat er auch an andern Orten mit der Quadriga gerennet, wo sie noch nicht üblich war, und hat sie also dort zuerst eingeführt.

Orsilochus. Von diesem sagt *Hyginus*, dafs er von Einigen als der Erfinder der Quadrigen angezeigt werde, und für diese Erfindung eine Stelle unter den Gestirnen erhalten habe.

Pelethronius, der Centaur, (oder nach *Hesychius*, *Chiron*, der in einer pelethronischen Höhle wohnte) soll ebenfalls der Erfinder der Zäumung, so wie der Reitkunst gewesen seyn. Die *Centauren* werden als halb Mensch und halb Rofs abgebildet; die alten Dichter bezeichneten meistens einen guten Reiter mit dieser Benennung. Der Erste, der es wagte, ein wildes Pferd zu besteigen, und es nun nach seinem Willen leitete, wurde gewifs für ein solches Fabelthier oder Pferde-Mensch angesehen; in unsern Zeiten wird noch von einem guten

Reiter gesagt: Mann und Pferd machen nur eins; er sitzt zu Pferd, wie angegossen. Die alten *Thessalier* sollen ausgezeichnete Reiter gewesen seyn, und wurden oft auch *Centauren* genannt. Hievon singt *Virgil* in Georg. L. 3. V. 115.

„*Zäum*' erfand der Lapith pelethronischer Thal', und die Kreisung, fest auf dem Rücken geschmiegt, dafs mit Kunst der gewappnete Reiter durch das Gefild hintrabt, und im stolzeren Schritte sich tummelt."

Pelops. Dieser wird von Einigen als der Erfinder der Quadrigen, von Andern aber blos als derjenige genannt, welcher am ersten die Pferde in die Wägen einspannte; allein *Pelops* lebte lange Zeit nach *Erichthonius* und nach *Acrophilus,* wo man schon die Pferde in die Quadrigen spannte. Der Scholiast des *Pindar* sagt: „*Pelops* zeigte zuerst einen Wagen, den er von *Neptun* erhalten hatte," hieraus ist aber nicht abzunehmen, dafs er der Erfinder sey, sondern es scheinet vielmehr, *Neptun* habe ihn erfunden; denn er sagt ferner: „dieser Wagen seye der *Poseidonische* oder der *Neptunische* genannt worden, weil ihm *Neptun* zuerst diesen Wagen gab."

Perser und die *Meder* sollen nach Einigen die ersten Wägen erfunden haben, und *Clemens Alexandrin.* Strom L. 1 behauptet, die Erfindung der Wägen gehöre mit Recht den *Persern,* wiewohl solche glaublicher den *Egyptern* zugeschrieben werden dürfte. —

Philomelos (ein Sohn des *Jason* und der *Ceres*) soll den ersten Bauerwagen erfunden haben, den die *Griechen* Hamaxa, die *Lateiner* aber Plaustrum nannten. Die *Griechen* sagen, *Philomelos* und *Plutus* wären nicht mit einander einig gewesen; denn *Plutus*, der reicher war, habe seinem Bruder nichts von seinen Gütern gegeben. Nothgedrungen habe sich alsdann, von seinem kleinen Vermögen, *Philomelos* ein paar Ochsen gekauft, und sich selbst zuerst einen solchen Wagen (Plaustrum) ausgesonnen und verfertiget. Er habe also sich in der Folge blofs vom Ackerbau genährt; seine Mutter habe diese Erfindung sehr bewundert, ihn pflügend unter die Gestirne gesetzt, und ihn Bootes genannt (Ochsenführer).

Phrygier. Von diesen sagt *Plinius* L. VII: „Die *Phrygische* Nation hat zuerst die zweyspännigen Wägen (Bigen) bespannt. Bigas prima jungit *Phrygum* natio, quadrigas *Erichthonius.*"

Pollux, Bruder des *Kastor*, von *Homer* und Andern, equorum domitor der Rossebändiger genannt, soll der Erfinder der Abspringpferde seyn. Die Alten bedienten sich ihrer, wenn sie einen Pferdeboten abschickten, indem sie zwey Pferde zusammenkoppelten; der Reuter trug einen runden Hut auf dem Kopf, wie man die beyden Brüder abgebildet sichet, und wenn das eine Pferd ermattete, sprang er auf das andere ohne anzuhalten; defswegen hiefsen diese Pferde equi desultorii oder Abspringpferde, und der Reiter desultor.

Prometheus. Diesen läfst der Dichter *Aeschilus* sagen: „Ich der Erste habe die bezäumten Rosse an den Wagen gespannt.“ Vermuthlich wollte er damit sagen, er habe, der Erste, erfunden, die Pferde zu zäumen, und anzuspannen, da vorher die Wägen blofs von Rindern, Eseln und Maulthieren gezogen wurden. Andere übersetzen: „die gebifstragenden Rosse,“ also hätte er blos die Gebisse erfunden.

Dieser *Prometheus*, der das göttliche Feuer der Erfindung und des Kunstfleifses aus dem Himmel geraubt, und solches den Sterblichen mitgetheilt hat, konnte in der Dichtersprache also auch sehr wohl für den Erfinder der Wägenbespannung, der Zäumung und der Pferdegebisse angegeben werden.

Punier (eine Colonie der Tyrier). *Herodot* schreibt: die *Griechen* hätten von den *Carthagern* oder *Puniern* gelernt, vier Pferde einzuspannen.

Sol, oder der Sonnengott, wäre nach Andern der wahre Erfinder der Quadrigen oder der Vierspänner. Denn *Eratosthenes* sagt bey *Hyginus* L. II. Astr. Als *Jupiter* gesehen, dafs *Erichthonius* der erste unter den Menschen eine Quadriga mit Pferden bespannet hatte, bewunderte er das Genie dieses Sterblichen, weil es die Erfindung des *Sol*, der unter den Göttern zuerst die Quadriga gebraucht, erreicht habe.

Semos, ein *Arkadier* soll, wie *Diphilus*, ein alter Dichter der *Theseide*, behauptet, der Erfinder der Quadrigen seyn. Wer dieser *Semos* gewesen, ist nicht genug bekannt; Einige lesen *Samos*, Andere verstehen auch unter diesem den *Neptun*, besonders der berühmte Grammatiker *Didymus*. Kurz weder dieser *Semos* noch die Andern haben nach allem diesem die Quadriga erfunden, sondern sie blos in Griechenland, und da zuerst bey den Spielen benützt; in andern Ländern konnten sie aber schon sehr lange durch den Gebrauch bekannt gewesen seyn.

Triptolemus. Diesen nennt *Hyginus* L. II. *Astrom* den Erfinder der einradigen Wägen; allein es ist sehr unwahrscheinlich, dafs man sich je der Wägen mit einem Rade zum Schnellfahren bedienet hatte; solche konnten blos mit den Händen als Schubkarren benutzt, nicht aber mit Zugthieren zum Schnellfahren noch zum Lastentragen gebraucht werden. Da nun *Triptolemus* auf seinem Wagen die vielerley Sämereyen mitnehmen mufste, welche er von der *Ceres* erhalten hatte, um sie unter alle Bewohner der Erde auszutheilen, so würde ein Rad allein nicht tauglich hiezu gewesen seyn; ja wäre ein solches Fuhrwerk von einigem Nutzen und ausführbar gewesen, so würde sich ohne Zweifel sein Gebrauch nach und nach allgemein verbreitet haben, wovon wir aber kein Beyspiel finden. Auch die Abbildungen, die man von dem geflügelten Wagen des *Triptolemus* auf allen Lampen, Urnen und dergleichen sieht, sind alle mit einem viereckigen Kasten, worauf er sitzt, und mit zwey Rädern versehen, wie Tab. XLII. Fig. 1 und 7 im II. B. zu sehen ist.

Wenn es daher bey *Hyginus* heifset, *Triptolemus* habe der erste ersonnen, seinem Wagen ein Rad zu untersetzen, so mufs dieses nicht wörtlich genommen werden.

Vielleicht wollte man dadurch anzeigen, dafs er das gespeichte Rad, rota radiata, erfunden habe, welches zum Schnellfahren viel leichter und flüchtiger ist, als die ganzen Scheibenräder, Tympana, genannt, deren man sich ursprünglich allgemein bediente.

Er war ein Pflegesohn der *Ceres*, und wenn man die verschiedenen Abbildungen seines Fuhrwerkes genau untersucht, so scheint es mehr einer Pflug-Maschine als einem Reisewagen ähnlich zu seyn.

Trochilus, ein Sohn der *Callithea*, ersten Priesterin zu *Argos*, soll nach der Versicherung *Eusebius* die Quadrigen erfunden haben; jedoch behauptet er solches nicht bestimmt, sondern seine Worte heifsen: „Man sagt: *Trochilus* habe zuerst die Quadrigen bespannet.“

Vulkan soll der Erfinder aller Arten Wägen gewesen seyn; dieses kann ihm mit eben so viel Recht beygelegt werden, als der *Minerva*: Diese Göttin lieferte die Gedanken zu dieser Erfindung, und *Vulkan* verfertigte das Werk. Als Baumeister des Wagens des *Sol*, bewies er schon, dafs er in diesen Arbeiten Geschicklichkeit besitze, weil sie vollkommen in sein Fach einschlagen, indem die Feuerbearbeitung des Eisens, Erzes und anderer Metalle ebenfalls an

Wägen anwendbar ist. Ovid. L. II. Metam. sagt: „er überbringt dem Jüngling die hohen Wägen, *Vulkans* Geschenke.“ Im ersten Buch *Moses* C. 4 wird *Tubalkain* oder *Tubalkan* als der erste Erfinder der Giefskunst und des Eisenschmiedens genannt; — mir däucht, dafs *Vulkan* der verkürzte Namen des *Tubalkan* oder *Tulkan* seyn könnte, da das Geschäft und die Namen beyder so viel Aehnlichkeit mit einander haben. Die *Franzosen* nennen den *Vulkan* — *Vulcain*. Alle diese Gottheiten waren den *Griechen* anfänglich unbekannt, und kamen erst nach und nach aus dem Morgenlande dahin, wie ihre ursprünglichen Namen schon verrathen; so entstand, wie manche Gelehrte behaupten, *Vulkan* aus *Baal-kan*. *Jupiter* aus *Joah-Pater*. *Mars* aus *Maeris*. *Venus*, *Benoth*. *A-Belen*, *Apollo*. *Isk-Kaleb*, *Aeskulap*, u. s. w.

Capitel II.

Die verschiedenen Arten von den Fuhrwerken, ihre Namen und ihr Gebrauch.

Manche stellen sich unter einem antiken Wagen keine andere Gattung vor, als eine Biga, oder eine Quadriga; da doch die alten *Griechen* und *Römer* vielerley Arten von Fahr- und Fuhrwerken hatten, die jedem Gebrauch und Bedürfnifs angemessen waren. Nur kannte man damals die Bequemlichkeit noch nicht, die Kästen auf lange Riemen zu legen, oder zwischen vier Federn zu hängen. Nachfolgendes alphabetische Verzeichnifs giebt die Benennungen der bekanntesten *Griechischen* und *Römischen* Wägen und Fuhrwerke; die folgenden Capitel handeln von ihrer Bauart, und dem Gebrauch, zu dem sie bestimmt waren. Die beygefügten Kupfer zeigen ihre Form und die Art ihrer Bespannung. Sie sind fast alle von Monumenten entlehnet, deren Aechtheit nicht bestritten werden kann; defswegen ist auch im Texte bey jeder Figur bemerkt worden, woher sie genommen ist; und die Stellen, die ich hin und wieder der Deutlichkeit wegen ergänzen zu müssen glaubte, habe ich durch Punkte unterschieden. Diese treuen Umrisse können jeden Leser selbst in den Fall setzen, darüber zu urtheilen und zu vergleichen, in wie weit die Auslegung zu den Zeichnungen passe.

Angaria, — jeder Frohnwagen, (Requisitionsfuhre.)
Annonarii currus, — Marketender-Wagen.
Apene, und Lampene, — ein *Griechischer* Prachtwagen mit Maulthieren.
Aratrum, — der Pflug ohne Räder.
Arcera, — der vierrädrige bedeckte Krankenwagen.
Arcima, Arcuma, — ein Handwagen, auch eine Sänfte.
Basterna, — niederer Weiber-Wagen, auch Sänfte.

Benna, — ein Bennen-Wagen.
Biga, — ein zweyrädriger Renn- Kriegs- und Triumphwagen mit 2 Pferden.
Birota, Birotum, — ein zweyrädriger Postkarren (Birutsch).
Camerata vehicula, — bedeckte Wagen aller Art.
Camulchus, — ein Blockwagen.
Cantherium, — der vierrädrige festliche Wagen des Bacchus.
Carpentum, — ein zwey- auch vierrädriger bedeckter Prachtwagen.
Carruca, — ein vornehmer hoher vierrädriger Wagen.
Carrus, — jeder gemeine Bauernkarren.
Celes, — eine zweyrädrige Courrier-Chaise, (ein Eilbothe.)
Cisium, — das *römische* zweyrädrige Cabriolet.
Clabulare, — ein jeder Leiterwagen.
Covinus, — ein *gallischer* zweyrädriger Streitwagen.
Currus, — jeder zwey- oder vierrädrige Wagen.
Curulis sella, — ein obrigkeitlicher Ehrenwagen.
Diphron, — der zweyrädrige *griechische* Streitwagen.
Dormitoria carruca, — ein Schlafwagen.
Epirrhedium, — ein Lastkarren, zweyrädriges Fuhrwerk.
Esseda, Essedum, — der zweyrädrige *britannische* Streitwagen.
Harma, — jedes gemeine *griechische* zweyrädrige Gefährt, oder auch Karren.
Hamaxa, — jeder vierrädrige geringe *griechische* Wagen zum Sitzen.
Harmamaxa, — die vierrädrige *griechische* Rheda, oder der Stadtwagen zum Liegen.
Kanathra (Canathron), ein vierrädriger geflochtener Korbwagen.
Monachus, — ein zweyrädriges Wägelchen für eine Person, mit 1 Pferd.
Occa, — eine Egge.
Ochema Theon, — ein Götterwagen (griechisch).
Octophorum, — eine Sänfte von acht Personen getragen.
Pampillum, — eine leichte zweyrädrige Kalesche zu 1 Person.
Pensilia Vehicula, — alle Wägen mit hangenden Sitzen.
Plecta Vehicula, — die aus Gerten geflochtenen Wägen.
Petorritum, — ein offener Wagen auf zwey Rädern, um Diener nachzuführen.
Pilentum, — ein Stadtwagen der Damen.
Plaustrum, — ein gewöhnlicher Bauernwagen ohne Korb.
Plostellum, — ein kleiner Karren, Kinderwägelchen.
Plostrum, — der nämliche.
Ploxemum, — ein zweyrädriger gemeiner Karren mit ledernem Korb.
Poledrum, — ein zweyrädriges Wägelchen mit einem Pferd (auch ein Füllen).
Quadriga, — ein zweyrädriger Wagen mit vier Pferden neben einander.

Rheda, — der gemeine *römische* Stadt- und Reisewagen.
Sarracum, — der gewöhnliche Lastwagen.
Sirpea Stercorea, — der gewöhnliche Dungwagen mit Korb.
Synoris, — eine leichte Biga oder zweyrädriges Gefährt.
Thensa, — der heilige Wagen der Götterbilder bey festlichen Zügen.
Tribula, — der Dreschwagen.
Triga, — ein zweyrädriger Wagen mit drey Pferden neben einander.
Vectabulum, — eine Fuhre, Bauernwagen.
Vehela, — ein Plaustrum in der *Oskischen* Sprache.
Vehiculum, — ein jedes Fuhrwerk ohne Unterschied.
Vehiculum meritorium, — ein Lohnwagen, Miethfuhrwerk.
Victor currus (Poet.), — der Triumphwagen auf zwey oder vier Rädern.

Alle die vorgenannten Wägen werden in zwey Hauptklassen abgetheilt, nämlich in Vehicula gestatoria, d. h. in Fahrwerke, worauf Menschen fahren, und in Vehicula oneraria, oder solche, worauf Sachen geladen oder gefahren werden.

Die erstere Art besteht wieder aus Pracht- oder Luxus-Wägen, und aus Fuhrwerken, welche die Nothwendigkeit erfordert. Unter jene gehören alle die heiligen Wägen, die Götterwägen, die Ceremonienwägen, die bey Festen dienten, die Triumphwägen, die prächtigen fürstlichen Wägen, die Rennwägen, und andere Pracht-Fahrwerke aller Art, als wie die Thensa, das Carpentum, die Harmamaxa, die Lampene, die Carruca, das Pilentum, die Bigen und Quadrigen der reichern Art, und dergleichen mehr.

Zu den Fuhrwerken aber, welche zum Reisen und Handel unentbehrlich sind, rechnet man die öffentlichen Landkutschen, Miethwägen, die Post-Fuhrwerke, die Courrier-Chaisen, die gemeinen Reise- und Stadtwägen, die Krankenwägen, die Kriegswägen und andere dergleichen. Unter diese zähle ich die Arcera, die Rheda, das Cisium, die gemeine Benna, die Esseda, den Covinus, den Currus, die Vehicula meritoria, Angaria, und allerley Arten Rüstwägen.

Die zweyte Hauptklasse von Fahrwerken, welche entweder zum Ackerbau dienen, oder worauf Sachen und Lasten gefahren werden, besteht meistens aus Karren und gemeinen vierrädrigen Wägen, welche entweder ganz frey und offen, oder mit Leitern, Gittern oder Stäbchen umgeben sind, um Heu, Stroh und dergleichen, lange Erzeugnisse des Feldes darauf fahren zu können; oder

auch aus solchen, worauf Körbe, Kisten oder Verschläge von Brettern gestellt werden, wie zum Beyspiel das gemeine Plaustrum, das grofse Plaustrum, die Leiterwägen, Holz- und Steinwägen, die Sirpea Stercorea, die Vehicula plecta, clabulata; das Sarracum, der Pflug, die Tribula oder der Dreschwagen, die Traha oder Schleife, und auch die Egge (Occa). Mit diesen unentbehrlichen Fuhrwerken, welche das Bedürfnifs des Menschen vor allen andern erfunden hat, will ich also den Anfang machen, und zwar mit dem Pfluge.

Capitel III.

Der Pflug.

(Griechisch Aratron, latein. Aratrum, ital. Aratro, span. Arada, franz. Araire (der beräderte Charrue). Breton. Aradr, bey den *Wenden* in *Kärnthen* oratu, in den *Longobardischen* Gesetzen Ploum, engl. Plough, holländ. de Ploegh).

Die Menschen lebten lange von dem, was die Natur freywillig hervorbrachte, denn in vielen Gegenden *Asiens* soll einst das Getreide wild aufgewachsen, und so von den Bewohnern nach Bedürfnifs eingesammelt worden seyn; wie dieses *Aeschylus* in Prom. auch von einem *Scythischen* Volke den *Gabiern* sagt: „Dort, wo weder Pflug noch Karst das Land zerspaltet, sondern selbst besäet, der Acker reiche Frucht den Menschen bringt.“ Nachdem aber viele Völker dieser einfachen Lebensart, der Jagd und Viehzucht (den ursprünglichen Beschäftigungen der frühesten Menschen) entsagend sich freywillig dem mühsamen Ackerbau widmeten, und noch keinen Begriff von einem Pfluge hatten: so wurde der Boden nur mit sehr einfachen Werkzeugen aufgehackt, um ihn fähiger zu machen den Samen aufzunehmen. Die *Egyptischen* Denkmäler, die Jahrtausenden trotzten, liefern uns eine Menge solcher einfachen Ackerbau-Werkzeuge der Vorwelt; besonders findet man an der grofsen Felsenwand der Hauptgrotte zu *El-Kab* (Elethyia) in *Egypten* *) alle nur erdenklichen Beschäftigungen einer wohleingerichteten grofsen Landwirthschaft mit ihren verschiedenen Geräthschaften in Basrelief ausgehauen, wovon ich das vorzüglichste, was sich auf gegenwärtige Abtheilung bezieht, gesammelt, und auf Tab. 1. A. vereiniget habe.

*) S. das gröfsere Prachtwerk über *Egypten*, Tom. A. I. Tab. 68.

J. C. Ginzrot d. l.

Schleich sen. Sculp.

So sieht man auf vorliegender Platte, T. I. A. Fig. 1, einen *Egyptischen* Bauer, der den Boden mit einer ungeheuren langen Hacke umackert, welches Werkzeug jedoch nicht immer von Eisen oder Erz, sondern auch von hartem krummgewachsenem Holze (besonders für leichten Boden) gemacht war. Eines ähnlichen geringen Ackergeräthes bedienten sich vermuthlich die frühesten Menschen zur Umarbeitung des Feldes, durch dessen vergrößerte Form sie dann auf den Gedanken des ursprünglichen einfachen Hackenpflugs geleitet wurden. Nachdem aber der Pflug erfunden war, und ehe man darauf dachte, verschiedene Thiere zu zähmen und sie zum Ziehen abzurichten, mufste dieses schwere Werkzeug von Menschen gezogen werden, wo sich dann jede Familie mit dem Nachbar vereinte, um es gemeinschaftlich in Bewegung zu setzen.

Fig. 2 zeigt einen solchen Alt-*Egyptischen* Pflug von vier Jünglingen gezogen; in dessen Mitte ein Mann mit beyden Armen auf eine kurze Sterze drückt, damit die Scharre tiefer eingreife, und ein anderer lenkt an einer längern Sterze von hinten dieses seltene Fuhrwerk.

Fig. 3 stellt einen gedoppelten *Egyptischen* Hackenpflug vor, der zwey Furchen zugleich zieht, welches im leichten Boden wohl möglich war; die sensenförmigen Hacken waren vielleicht ganz von Eisen, oder nur an der Spitze mit Eisen besetzt, vielleicht auch blofs von hartem Holze verfertiget, welches auf dem Urstück so bestimmt nicht zu erkennen ist; hingegen sind die beyden Hacken zu deutlich ausgedrückt, als dafs man sie für ein einfaches dickes Hackenhaupt ansehen könnte. Der Pflüger drückt mit der rechten Hand auf das eine Hackenhaupt, und mit der andern hält er zwischen beyden Hacken das Ende des Pflugbaums fest, der durch eine Griefssäule unterstützt ist, und lenket damit nach Gefallen diesen sehr leichten Pflug. Ein Stier und eine Kuh, (vor denen ein Kalb herspringt) ziehen denselben, und dicht hinter dem Pflüger streut ein Säemann aus einem in der Hand tragenden Körbchen Saamen in die frischen Furchen hin.

Fig. 4. Ein sehr einfacher niedlicher Pflug mit einer einzelnen Sterze, die oben mit einem runden Griff und unten mit einer Pflugscharre versehen ist, hinter welcher sich ebenfalls eine Griefssäule erhebt, durch die der Pflugbaum oder Krümmel geschoben in der Mitte der Sterze befestiget ist. Die Ochsen ziehen den Pflug mit breiten Halsriemen, und werden vom Pflüger mit der Geifsel angetrieben. Fig. 6 befindet sich in eben der Felsenwand der Grotte zu *El-Kab;* ein seltenes Bild, welches die früheste Dreschart vorstellt, wo auf runder geebneter Tenne auf freyem Felde, zusammengejochte Stiere von einem

Bauern über die Getreide-Aehren hingetrieben werden, die Körner auszutreten; ein Knabe kehrt mit einem Besen die zerstreuten Halme zusammen. S. hierüber mehreres Cap. XIII. von den Dreschwägen.

Fig. 5 stellt einen *Egyptischen* Schnitter vor, der, die gezähnelte Sichel im Arm, aus einer Flasche trinkt. Fig. 10. 11. 12 sind Alt-*Egyptische* Sicheln und Sensen, dergleichen auf erwähntem Basrelief viele vorkommen. Von den unter Fig. 7. 8. 9 vorgestellten Schleifen ist schon früher an seinem Orte gesprochen worden, wovon noch ausführlicher in dem Cap. XI bey dem Vehiculum.

Osiris *) soll der Erste in *Egypten* die Menschen das Geheimnifs gelehret haben, das Feld zu bebauen und veredelte Früchte zu ziehen. Vermuthlich ersann er es nicht selbst, sondern es gab schon zu seiner Zeit irgendwo ein gebildeteres Volk als die *Egypter*, von dem er die Kenntnisse in sein Land zu verpflanzen trachtete. *Diodor* Sic. L. 17 sagt von ihm: „er durchwanderte die ganze Erde, um den Menschen die Pflanzung des Weinstocks, des Weitzens und der Gerste zu lehren, indem er glaubte, durch mildere Nahrung würden sie ihrer wilden Lebensart sich entwöhnen und sanftere Sitten annehmen. Auch schreibt *Tibull* El. VII: „*Osiris* war der Erste, der mit emsiger Hand einen Pflug verfertigte, und den Schoofs der weichen Erde in Furchen theilte.“ Schon damals, als die Söhne *Jacobs* ihren Bruder *Joseph* in *Egypten* besuchten **), wurde der Boden durchgängig mit dem Pfluge umgeackert, wie man aus seinen Worten an seine Brüder vernimmt: „Schon zwey Jahre ist Theurung im Lande, und es kommen noch fünf Jahre, wo weder Pflügen noch Erndten seyn wird.“ (1. Buch *Mos.* Cap. 45.) Und *Hiob*, der zu den Zeiten *Jacobs* (d. i. vor ungefähr 3500 Jahren) in *Idumaea* oder dem palmreichen *Arabien* herrschte, kannte ebenfalls schon die Bebauung des Feldes mit Pflügen; wie aus seinem Buche Cap. 1. V. 14 erhellet: „Die Rinder pflügten, und die Esel giengen neben ihnen auf der Weide.“ Ferner, ebend. Cap. 39. V. 10: Kannst du dein Joch anknüpfen, die Furchen zu machen, dafs es hinter dir brache in Gründen?“

Die frühesten *Griechen* nannten den *Buzyges* und den *Triptolemus* als die Erfinder des Pfluges in *Griechenland.* Ersterem wird die Erfindung zugeschrieben, Ochsen an den Pflug gejocht zu haben, da er vorher, wie jetzt noch

*) Der *Pharao*, während dessen Regierung *Abraham* nach *Egypten* zog.

**) 150 Jahre nach dem oben erwähnten Pharao oder *Osiris*.

in *China*, von Menschen gezogen wurde. *Triptolemus* hingegen soll den Pflug vervollkommt, das Speichenrad erfunden, und den Ackerbau nach Grundsätzen getrieben haben *).

Einige halten das Gefährt, auf welchem *Triptolemus* meistens sitzend vorgestellt wird, für das Bild eines künstlichen Pfluges, den Kasten, worauf er sitzt, für einen Saamenbehälter oder Säemaschine, und die flügelartigen Seitenschaufeln, die hoch und tief gestellt werden konnten, (wie die daran befindlichen Seitenlöcher zu beweisen scheinen,) für Furchenzieher, Streichbretter, oder Eggen, die den Saamen mit Erde überdeckten. Bey den Vorstellungen von ihm sieht man immer eine oder mehrere Schlangen angebracht. S. Tab. I. B. Fig. 2. Tab. II. Fig. 9. und II. Band Tab. XLII. Fig. 1 und 7. *Lucan* spricht von einer Art Schlangen, *Pharias* genannt, und bey den Griechen schon unter diesem Namen (φάριας) bekannt, welche die sonderbaren Eigenschaften hatten, dafs sie überall, wo sie hinkrochen, mit der unter sich gebogenen Spitze des Schweifes Furchen in den Grund einrissen. Vielleicht wollte man durch ihr Bild andeuten, dafs sie den ersten Gedanken zur Erfindung des Pfluges gegeben haben, womit man das Feld befurchen und die mühsame Bearbeitung mit der Hacke ersparen konnte.

In *Italien* soll *Evander* die Pflugbespannung mit Ochsen zuerst eingeführt haben, wie *Aurel. Victor.* Cap. V behauptet, wo er sagt: „*Evander* war der Erste, der die Völker *Italiens* in Künsten und Wissenschaften unterrichten liefs, und zum Besten des Ackerbaues den *Italischen* Pflug mit Ochsen bespannte.“ Hingegen versichert *Diodor.* Sicul. L. III. 34, dafs *Bacchus* der Erste von Allen war, der die Ochsen zwang den Pflug zu ziehen.

Die Tab. I. B. und II und III zeigen verschiedene Abbildungen von *Griechischen, Römischen* und andern alterthümlichen Pflügen, wovon die meisten den vorerwähnten *Egyptischen* sehr ähnlich sind. So z. B. ist die Bauart des Pfluges Tab. I. B. Fig. 1 ganz einfach. Der Hacken ist etwas höher, als an den folgenden, die Kleidung des Führers aber der bey Fig. 5 ähnlich. Er hat eine Mütze auf dem Kopfe, und einen Treibstecken in der Hand. Den linken Fufs stützt er auf das hintere Ende der Pflugstange. Das Joch ist flach, und man

*) *Ceres*, seine Pflegmutter, soll ihn selbst unterrichtet und ihm an seinen von ihm selbst erfundenen Wagen ein paar Schlangen und den Auftrag gegeben haben, die Felder aller Nationen der Erde zu umfahren, allerley Samen unter die Völker zu vertheilen und ihnen den Getreidebau zu zeigan.

bemerkt das Ende der Deichsel, woran es befestigt ist. Die Handhabe oder Sterze, womit der Pflug regiert wird, scheint eingezapft und mit einem Nagel durch den Pflugbaum befestigt. Dieses Bild befindet sich mit andern Figuren, die auf den Ackerbau Bezug haben, auf dem Unterkleide einer *egyptischen Cybele* von weifsem Marmor, welche in dem königlichen Antiquario in München zu sehen ist.

Die 2te Figur auf der nämlichen Tafel ist von einer antiken Gemme aus dem Cabinete zu *Florenz* abgezeichnet, wovon das königlich *Preufsische* Cabinet eine Paste besitzt. Sie stellt den *Triptolemus* vor, wie ihm die Göttin Ceres einen Büschel Kornähren darreichet; die Nebenfiguren sind hier weggelassen, da sie nicht zum Plane gehören. Der Pflugbaum, an dessen Ende der Pflughacken herumgekrümmt ist, hat hier eine ganz andere Gestalt, als die vorigen; auch hat dieser doppelte Sterzen oder Handhaben, welche hinten hinaus reichen, wie an den jetzigen Pflügen. Der Stecken, den *Triptolemus* in der Hand hält, ist oben krückenförmig und mit einem lanzenartigen Eisen versehen, und scheint ein rallum oder Reutestecken zu seyn, dessen man sich schon in den ältesten Zeiten bediente, um den Grund oder das Gewurzel, das sich um den Pflugstock anhieng, abzustofsen (Tab. I. B. Fig. 8). Vielleicht war das andere Ende dieses Steckens mit einer kleinen Spitze oder Stimulus versehen, um die Ochsen damit anzutreiben *); als Sterzenhandhabe konnte er hier sowohl wegen seiner Form, als wegen der Bauart des Pfluges nicht dienen, da dieser schon zwey bequeme Sterzen hatte. An der Bejochung sind die hölzernen Bogen zu bemerken, welche den Ochsen unten um den Hals liegen, und von den *Römern* numellae colli genannt wurden, dergleichen man noch in *Italien* und in der *Schweitz* viele sieht. Im erstern Lande macht man auch diesen Bogen aus einem flachen Stücke Eisen, wovon der schärfere Theil gegen die Haut des Halses liegt.

Die 3te Figur ebendaselbst ist von einer bekannten Münze des Kaisers *Commodus* genommen, welcher sich den *römischen Hercules* nennen liefs, und als solcher verkleidet mit der Löwenhaut und der Keule sich öfters dem Volke zeigte, auch

*) Von dergleichen belanzten Reutestecken sagt *Plinius* 16. 19: „auch möge oft der mit Eisen bespitzte Stachel die Pflugscharre reinigen.“ Ein ähnlicher belanzter Reutestock mufs der gewesen seyn, von welchem es im Buche der Richter C. 3 heifst: „*Samgar* tödtete 600 *Philister* mit einem Ochsenstecken.“ — Bey den ältesten Völkern mag auch der Ochsenstecken zugleich als Lanze gedient haben, wie *Samuel* Cap. 13. V. 21 und *Prediger* 12, 11: „Diese Worte sind Spiefse und Stachel, von einem Hirten gegeben. S. Tab. III. Fig. 1.

TAB. I.

Ginzrot del.

Lips. Sculp.

alle die tapfern Thaten dieses Halbgottes nachzuäffen trachtete. Hier sieht man ihn hinter dem Pfluge. Mit dem linken Fufse drückt er den Hacken in den Boden, und in der linken Hand hält er die Sterze oder die Handhabe, welche hier als ein einfacher runder Stiel in den Pflugbaum oder Gründel blos durch ein Loch eingeschoben ist. Man bemerkt an den meisten Vorstellungen von Pflügern, dafs sie vorwärts gebückt mit einem Fufs auf den Krümmel treten, damit die Pflugspitze (dens) oder die Pflugscharre (vomer) tiefer in den Boden dringe *)

T. I. B. Fig. 4, aus *Montfaucon* entlehnet, gleicht ziemlich der Fig. 5. Die Kleidung des Bauers ist die nämliche. Er trägt Halbstiefel, und ist ohne Mütze. Er stellt den Fufs nicht auf den Pflug; obgleich dieser einen kleinen Absatz am hintern Theile defswegen hat. Die Handhabe ist hier besonders darauf gebunden, und übers Kreuz verknüpft.

Die Ochsen wurden mit Leitseilen gelenkt, die man ihnen an die Hörner oder an die Halftern band, wie diese Vorstellung und Tab. IV. Fig. 1 und 2 zeigt **). Den stöfsigen Ochsen hieng man einen Büschel Heu ans Horn; daher sagt Horat. Serm. IV. von einem unbändigen Menschen: „Er hat Heu am Horn, fliehe weit von ihm.“ „Foenum habet in cornu, longe fuge.“

Die Abbildung Fig. 5. T. I. B. zeigt einen Ackersmann, der mit einem bejochten Pflug der ursprünglichen und gröbsten Art ackert. Er ist aus einem Stamme natürlich gewachsen, nur hie und da ist mit der Hand nachgeholfen, um ihm die nöthige Gestalt zu geben. Die unter sich gekrümmte Spitze war gewöhnlich mit einer Pflugscharre, oder mit einer spitzen Zwinge von Eisen oder von Erz

*) *Virgil* in Ecl. III. 42 nennt den Pflüger gekrümmt, (curvus arator). Die Alten wählten dazu grofse starke Leute, die den Pflug mit Kraft wenden und lenken konnten, damit er nicht schrägle, überfurche, oder schief abfahre; diefs nannten sie delirare, praevaricare. Ev. *Lucas* C. IX. 62 gebraucht es bildlich: „wer seine Hand an den Pflug leget, und siehet zurück, der ist nicht geschickt u. s. w.“ — *Plin.* XVI. 49 braucht das Wort praevarieare, wo er sagt: „Biegt sich der Pflüger nicht krumm, so schrägelt er.“ Mehreres hierüber in hist. nat. XVIII. 18.

**) *Cato* de re rustica C. 135 sagt: „Die Leitriemen zum Pflug müssen 26 Schuhe lang seyn,“ nämlich doppelt genommen zu 13 Schuhe. (Lora retinacula ad aratrum ped. XXVI.) und *Hesiod*: „gleich wenn zuerst du die Saat anhebst und das Ende der Sterze nimmst in die Hand, auf den Rücken der Stiere ausstreckend den Stachel, während die Leitriemen am Joche hin ziehen.

bewaffnet *). *Plinius* XVIII. 48. nennt diese Art Pflüge, die aus einem Stücke krumm gewachsen sind, rostrati vectes, geschnäbelte Hebel oder Stämme. Demungeachtet brachen diese Pflüge sehr oft zusammen; besonders in den baumreichen Gefilden des alten *Italiens*, wenn die Wurzeln der Rebenstöcke und der Obst- und Oehlbäume, die sich im Boden des Feldes ausgebreitet hatten, von ihnen durchschnitten oder vielmehr herausgerissen werden mufsten; was konnte der Gewalt von mehreren Jochen Ochsen widerstehen, die paarweise an Vorlage-Deichseln (lat. temo perpetuus) oder an einem dicken Strick (Ampron) vor den Pflug gespannt waren, wie Tab. I. B. Fig. 10 **). Leichtere Pflüge in Sandböden oder leichtem Grunde waren an der Spitze gar nicht beschlagen; man wählte dazu ein vorzüglich hartes Kernholz, oder auch eine knorrigte Art Eichen (Robur), wie *Virgil* lehret.

Die Pflüge im schweren Boden, an welchem mehrere Stiere zogen, mufsten ungemein stark seyn, darum tadelt *Columella* Lib. II. 2 den *Celsus*, dafs er die Kosten starker Rinder befürchtend, die kleinen Pflugscharren und leichteren Krümmel anrieth; und *Varro* in L. I. Cap. 19 sagt: „die Boden sind verschieden, einige sind leichter zu befurchen, andere viel schwerer. Die Rinder können den Boden nicht ohne grofse Anstrengung aufreifsen, und öfters lassen sie nach zerbrochenem Krümmel die Pflugscharre in der Furche zurück (et saepe fracta bura relinquunt vomeres in arvo)." Selbst die armen Zugthiere stürzten oft von gewaltiger Arbeit erschöpft todt am Pfluge nieder; wie man bey *Statius* in theb. L. IX. v. 85 findet, wo es heifst: „Man führt ihn fort, wie den unnütz gewordenen Stier, dessen Arbeitsgehülfe in der Furche hinsank;

*) Dieses Bild befindet sich in halb erhabener Arbeit auf einer weifsen Marmorplatte, welche lange in dem Pallast der *Portii* aufbewahrt wurde, und bey *Lucas* Poetus de mensuris et ponderibus abgebildet ist.

**) Diese Art, die Thiere paarweise vor einander zu spannen, hiefs bey den *Römern* protelare. *Plinius* L. XVIII. 18 erwähnt dieser Bespannungsart: „Acht Stiere keuchen vor dem Pfluge," nämlich Paar und Paar vor einander und nicht wie v. *Bonstetten* in Voyage dans le Latium p. 275 behauptet, dafs die Ochsen zu Acht in einer Reihe neben einander zogen. Denn es wäre sogar unmöglich, da ein so breites zusammengejochtes Gespann im Hin- und Hergehen alle aufgeackerte Furchen niedergetreten haben würde, und am Ende des Ackers wie eine Schwadron Reiter geschlossen und mühsam sich hätte schwenken müssen.

Plinius hist. nat. 18 räth, die Ochsen aufs engste zusammenzuspannen, auf dafs sie mit erhobenen Köpfen pflügen; und ihnen Maulkörbe anzuhängen, wenn sie zwischen Bäumen und Weinstöcken gehen, damit sie die zarten Reiser nicht abfressen — und an der Pflugsterze müsse ein kleines Beil hängen, womit man die Wurzeln abhauet, welches besser sey, als sie mit dem Pfluge aufzureifsen oder die Ochsen daran zerren zu lassen.

allein schleppt er nun am niedergebeugten Halse das unförmliche Joch, während es am andern Ende der weinende Pflüger emporhebt.“

Der Pflüger T. I. B. Fig. 5, der wie die übrigen auf diesem Blatte in kurzer Kleidung vorgestellt ist, trägt kleine Halbstiefel, wie die Bauern in der Gegend von *Rom* und *Neapel* noch gegenwärtig tragen *).

Der Pflug, Tab. III. A. Fig. 2, ist ein *Hetrurischer* von der gröbsten Gattung. Der Hacken scheint mit einer eisernen Sohle belegt und mit zwey Ringen befestigt, die Sterze aber an der Seite eingezapft zu seyn. Er ist mit einem Stier und einer Kuh bespannt, und ein runder Knüttel dient ihnen statt des Joches. Die Kleidung des Pflügers ist ganz fremd, und weicht sehr von der ab, welche man in römischen Abbildungen findet; um die Schultern hängt ein breiter Regenkragen von Lämmerfellen **).

Diese Pflüge haben alle viel ähnliches mit dem Alt-*Egyptischen* und dem *Griechischen*, den *Hesiod* beschreibt, dem ältesten, dessen Bauart uns oberflächlich bekannt ist. Die *Römer* hatten sie von den Griechen angenommen; und die Bewohner *Italiens*, besonders in der Gegend von *Rom* und *Neapel*, noch bis auf unsere Zeiten beybehalten.

---

*) *Hesiod* empfiehlt in seinen Hauslehren dem Landmann, seine Füfse mit guten Schuhen zu verwahren: „dann bind um die Füfse auch Sohlen des starken erschlagenen Stieres, wohlgefügt, und inwendig mit Filz ausgefüttert.“

Die ärmern Bauern trugen Halbstiefel zum schnüren mit starken ledernen und auch hölzernen Sohlen, die überdiefs noch mit Nägeln beschlagen waren. Solche Schuhe oder kleine Halbstiefel der Bauern hiefsen perones.

Die übrige Bekleidung der Pflüger, die man auf diesem Blatte abgebildet sieht, stimmt hie und da mit den Beschreibungen überein, die man davon findet. *Columella* L. I. räth dem Landmann dauerhafte Kleidung von Fellen zusammengenäht und mit Aermeln und Kaputzen oder statt dieser eine Pelzhaube. Auch bey den Griechen trug er Pelzkleider, wie *Hesiod* in L. II. sagt. Nach *Ausonius Popma* bestand die Kleidung der römischen Bauern in einem Pelzrock (tunica pellicea), einem Ackerhemd (Sagum), wollenen Decken, die sie über sich hiengen, oder Jacken aus grobem wollenem Zeuge, Pelzhandschuhen (manicae de pellibus), in Kaputzen (cuculli, cuculliones), Pelzhauben (galeri), der Pickelhaube (galea) ähnlich von krausen dichten Fellen, wie ehemals die Pelzhauben der römischen Priester und der uralten *Volsker* und *Hetrurier*, welche man auf Tab. XXVIII. Fig. 1. und XXXI. Fig. 1 und 2 abgebildet findet.

**) Dieses seltene und niedliche Bild von *Hetrurischem* Erz in halb erhabener Arbeit wurde bey *Arezzo* ausgegraben, und ist in dem Museum del Collegio Romano anzutreffen. Auf dem Originale steht hinter dem Bauer noch ein Weib, welches einige für eine *Ceres* halten wollen, die einer Bäuerin aber ähnlicher als einer Göttin scheint.

Der zusammengesetzte Pflug der *Griechen* bestand aus verschiedenen Holzgattungen, da der eine Theil, z. B. das Haupt oder der Scharrbaum hartes Holz, der Pflugbaum oder die Deichsel aber zähes Holz erfoderte, weil er sich am hintern Ende zum Krümmel biegen, und vorne doch so beschaffen seyn mufste, damit er der Gewalt der mehrern daran gejochten Ochsen widerstehen konnte.

Hesiod in seinen Tagzeiten V. 425 sagt: „Ein Krummholz von Steineichen (ilex) zum Krümmel, wenn du eins findest, so trag es nach Hause, denn diefs ist das beste zum Stierpflug, wenn, in den Scharrbaum eingesteckt, es mit dem Schlufsnagel an die Deichsel gefügt wird.“ Ferner rühmt er die Sterzen von Lorber- oder von Rüstenholz als die besten, und zum Haupt- oder Scharrbaum das gemeine Eichenholz (quercus).

Der *Hesiodische* Pflug bestand also aus drey Stücken, dem Scharrbaum (Dentale), der Sterze (stiva) *), und dem Krümmel (buris), an dessen Ende dann erst die Deichsel mit dem Joche mittelst des Schlufsnagels gefügt war. Die Ohren oder die Art Strichbreter hatte er nicht, auch keine Griefssäule, weswegen die Krümmel an dieser Art Pflüge am Haupt so oft wegbrachen.

Einen äufserst merkwürdigen und vollständigen griechischen Pflug siehet man auf Tab. II. Fig. 1 vorgestellt. Dieses ächt antike aratron befindet sich in halb erhabener Arbeit an der Vorderseite des Fufsgestelles von weifsem Marmor, worauf die kolossalische Bildsäule einer *Ceres*, von vorzüglicher Künstlerhand verfertigt, sich erhebt; sie wurde in der Nähe der Stadt *Meliaes* auf der griechischen Insel *Magnesia* gefunden, wo sie nun sehr gut erhalten aufgestellt ist **).

Die Theile dieses Pfluges sind:

A. Der Krümmel, bura oder buris, von dem griechischen boos ura, oder Ochsenschweif, weil er in Gestalt eines Ochsenschweifes gekrümmt ist, weswegen ihn die *Griechen* auch Histobeus und Histoboe nannten. *Neugriechisch* heifst er auch zuweilen Histouarion und Stavarion. Einige nehmen Elyma für den ganzen Krümmel; *Pollux* sagt, Elyma ist das Vordertheil des Krümmels, worauf das Joch liegt; die *Griechen*

*) *Varro* leitet stiva von stare ab, also so viel als stativa.

**) Der Verfasser verdankt die Zeichnung dieses Pfluges und die griechischen Benennungen seiner Theile der Güte des Herrn Archimandriten *Gazes*, Pfarrer der griechischen Kirche in Wien, der aus *Meliaes* gebürtig ist. Er versicherte, dafs man sich in jenen Gegenden heutigen Tages noch einer Art Pflüge bediene, welche diesem ähnlich seye.

Fig. 3.

Fig. 1.

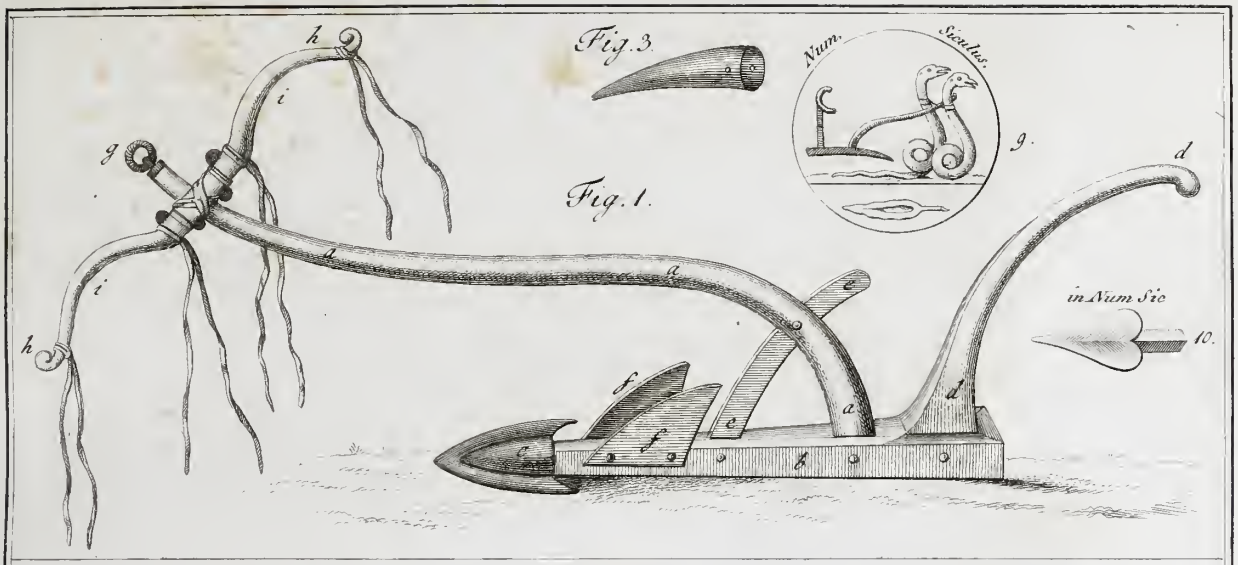


Fig. 2.

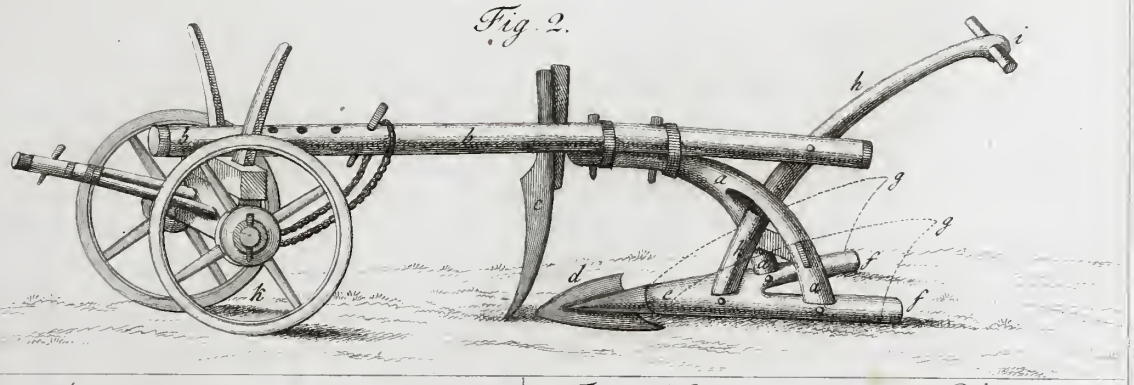
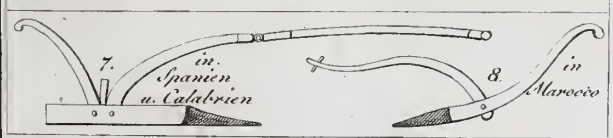


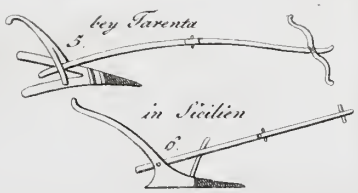
Fig. 1. Antiker Pflug, auf einem Basrelief in der griechischen Insel Magnesia gefunden.

a.	Buris.	Krümel.	Histobœus. Helyma.
b.	Dentale.	Haupt.	Gyes.
c.	Vomer.	Pflug-Scharre.	Hynis.
d.	Stiva.	Sterze.	Echette.
e.	Fulcrum.	Grieſsſäule.	Spathe.
f.	Aures.	Ohren, Flügel.	Ptera.
g.	Annulus.	Deichselring.	Corone.
h.	Iugum.	Joch	Zuges.
i.	Curvaturae.	Jochbögen.	Zeuglae.

Fig. 2. Virgils beränderter Pflug.

a.	Buris.	Krümmel.	Le Courbe.
b.	Temo.	Pflugbaum.	L'Ai.
c.	Culter.	Pflug-Seech	Le Coutre.
d.	Vomer.	Pflug-Scharre.	Le Soc.
e.	Dentale.	Haupt.	Le Cep.
f.	Dentalia.	dto wenn es eine Gabel macht.	
g.	Aures, binae.	Die Ohren.	Les Ailerons.
h.	Stiva	Die Sterze.	Le Mancheron.
i.	Manipula.	Der Griff.	La Poignée.
k.	Carrus imus.	Pflugwägel.	L'Avanttrain.





verstanden aber nach Einigen darunter nur den unter sich gekrümmten Theil desselben, welcher in das Pflughaupt eingezapft war, und von den *Römern*, wie *Servius* sagt, urvum genannt wurde; nach Andern aber die Griefssäule.

B. Das Pflughaupt, dentale, bey den *Griechen* Gyes genannt, hat im Deutschen verschiedene Namen, nämlich Scharrbaum, Pflugsohle, und in einigen Gegenden Hackenschuh; Hackenfufs wäre vielleicht richtiger, weil die Pflugscharre gleich einem Schuh darangeschoben wird. Gyes wurde auch der Krümmel genannt, wenn das dentale aus dem ganzen Stamme gewachsen nur ein Stück bildete, und nicht besonders angefügt war, wie Tab. I. Fig. 10. Der Ausleger *Hesiods* sagt: Gyes ist der Theil, der an dem Pflug aus einem Stück, Gonation, genannt wird.

C. Die Pflugscharre, vomer, *griechisch* hynis, war gewöhnlich von Eisen, bey den *Griechen* aber meistens von Erz. Schon die *Israeliten* bedienten sich eiserner Pflugscharren *). Ihre Gestalt war verschieden, und der Beschaffenheit des Bodens angemessen, den man umpflügen oder befurchen wollte, wie *Plinius* L. XVIII. 18 versichert. Die Dille der Pflugscharre heifset Nympha. T. II. Fig. 10 stellt eine antike Pflugscharre auf einer *sicilianischen* Kupfermünze (aus Leon. August. Sicilia numismatica) vor, welche noch mehrere Gegenstände des Ackerbaues enthält. — Ebendas. Fig. 3 ist der Pflugzahn, welchen man, wenn es erforderlich war, an das Pflughaupt befestigte.

D. Die Sterze, stiva, *griechisch* echetle, war zuweilen mit dem Pflughaupt aus einem Stück gebildet, oder in dasselbe eingezapft und mit einem Nagel befestigt; jedoch bemerkt man auch Pflüge mit doppelten Sterzen. Man siehet auf Tab. I. B. und Tab. II. mancherley Arten derselben. Die obere Handhabe, Manipula, heifst *griech.* Chirolabes; der hintere Theil des Haupts, woran die Sterze gefügt ist, Alya. Tab. I. A. zeigt schon *Egyptische* Pflüge mit einfacher und doppelter Sterze.

E. Die Griefssäule, fulcrum, *griechisch* spatha, soll nach Einigen die urva oder die elyma seyn, welche Andere, wie schon erwähnt, für den unter sich gekrümmten Bogen des Krümmels ansehen, weil sie an dem *Hesiodischen* Pflug nicht zu finden, und ihnen also unbekannt war. Die Gelehrten haben

*) *Sam.* XIII. 20. „Und da die *Israeliten* keinen Schmied im Lande hatten, mufsten sie ihre Pflugscharren u. s. w. bey den Philistern schärfen lassen.“

Vieles darüber geschrieben und nichts entschieden. Ein alter Scholiast sagt: die elyma stehe in der Mitte des Pfluges, wo der dickere Nagel das Pflughaupt mit der Deichsel verbindet — *ubi clavis crassior dentale connectit cum temone.* — Ein Anderer behauptet, sie stecke in dem dentale vor dem Krümmel, die Sterze aber hinter demselben; welches bey Vergleichung der verschiedenen alten Pflug-Arten beydes möglich ist.

F. Die Ohren, aures, *griech.* ptera, oder die Flügel dienten vielmehr dazu, die Furchen zu ebenen, als die Erde umzulegen, wie unsere Wurfbreter; jedoch ist es nicht erwiesen, dafs den Alten die letztere Art unbekannt war. Diese Flügel zeigen wenigstens, dafs sie schon einen Begriff davon hatten. Uebrigens weifs der Kenner wohl, dafs die Künstler jener Zeit nicht sehr ängstlich in der Abbildung solcher Gegenstände waren, und man nach ihren Vorstellungen nicht immer einen entscheidenden Ausspruch wagen darf.

G. Der Deichselring, annulus, *griech.* corone, der sich auch an dem Deichselende der meisten Bauern- und Fuhrwagen befand, diente dazu, um die Vorlagedeichseln darein zu hängen. Tab. IV. Fig. 13, auch hiefs der Jochring, Corone, wodurch das Joch mit dem Jochriemen Echeboeum an die Deichsel befestiget wurde; (*Apollon.* 3, 1317.) wie die meisten antiken Vorstellungen zeigen, dafs dieses nicht an das Ende des Krümmels angemacht ist. Ueberhaupt heifst Corone jeder Endzapfen, Zwinge, Ring, oder Zierknopf an Stangen aller Art.

Man bemerkt, dafs die *römischen* und *griechischen* Künstler alle diejenigen Gegenstände gewöhnlich zusammendrängten, deren genaue Abbildung nach der Natur eine unmalerische Ansicht dargebothen hätte, wie dieses der Fall bey dem Pfluge gewesen seyn müfste, wenn sie ihn in seiner wirklichen Länge mit der Vorlagedeichsel vorgestellt haben würden. Ein überzeugendes Beyspiel hievon geben die bespannten Wägen und die Schiffe auf Münzen und Monumenten, wo der Schnabel mit dem Hintertheil (prora und puppis) zusammengefügt, das ganze Schiff bildet. Es erwähnen auch alle alten Autoren, welche über den Bau des Pfluges geschrieben haben, aufser dem Krümmel noch der angehängten Vorlegdeichsel; unstreitig zogen die Thiere besser an derselben, weil die Stöfse sich besonders im steinigten und durchwurzelten Boden in dem Gelenke brachen, und also nicht mit ganzer Gewalt auf das Gespann wirkten, welches gewifs der Fall war, wenn man sich des steifen Krümmels allein bediente. Bey dieser Art mufste aber das Ende des Krümmels in gehöriger Weite von dem Gespann entfernt seyn, dafs es nicht in die scharfe Spitze der Pflugscharre treten, und sich verletzen konnte.

Nach vollendetem Tagwerke, wenn der Pflüger nach Hause zog, wurde die Deichsel losgemacht, und der unberäderte Pflug umgestürzt mit dem Hacken zwischen den Ochsen an das Joch gehängt, wo dann die längere Deichsel oder Krümmel auf dem Boden nachschleifte; oder es zogen, wie *Voſs* bemerkt, die Stiere den umgekehrten von der gaffelichten Schleife getragenen Pflug in der Stunde des Abspannens am Joche zurück. *Virgil* Ecl. 2. v. 65 sagt: „Schau, wie den hängenden Pflug am Joche heimtragen die Rinder.“ Auch *Horazens* Wucherer freut sich Epod. II. 63: „Zu schau'n, wie die umgekehrte Scharr der Stier heimwärts am matten Halse schleift.“

Tab. II. Fig. 4 zeigt eine *Celtiberische* Münze, worauf ein Pflug vorgestellt ist. Der Krümmel, das Haupt und die Sterze scheinen aus einem Stücke gebildet zu seyn. Durch das Ende der Sterze ist ein kurzes Querholz geschoben, welches zum Handgriff (manubrium, manipula, *Griech.* Chirolabes) dienet. Am Ende des Krümmels ist die sehr verkürzte Vorlagdeichsel mit zwey Schliefszapfen angehängt, an deren Spitze der Deichselnagel, Paxillus ligneus, *Griech.* Embryon und Endryon deutlich angezeigt ist. Die *Celtiberische* Schrift von der linken nach der rechten Hand zu lesen, heifst Agrya *). Dergleichen Münzen mit Pflügen findet man mehrere in dem Werke des Don Luis Jos. *Velasquez*, ensayo sobre los alphabetos de las lettras desconocidas etc. Madrid 1752. Auf eben diesem Blatte Fig. 9 sieht man eine *altsicilische* Münze, auf welcher ein antiker Pflug **), mit zwey Schlangen bespannt, vorgestellt ist; die Sterze mit dem krummen Griff ist selten.

Auf Tab. III. Fig. 6 und 7 sind Pflüge der uralten Gattung von *Sizilischen* Münzen aus *Centoripe* in obiger Sammlung; ersterer ist aus mehrern Stücken zusammengesetzt, letzterer aus einem Gaffelaste ***) im Ganzen gebildet, und nur die Sterze ist eingefügt. An beyden sitzt auf dem Pflughaupt eine Taube, als Sinnbild des friedlichen Ackerbaues. Auch diese Pflüge mufsten mit Vorlagedeichseln bespannt werden.

---

*) Die Feldgötter der *Phönizier*, welche das Getreide schützten, hiefsen agrai, die Land- und Ackersleute, agrotes, wie *Eusebius* L. 1. praep. evang. c. 9 sagt. Bey den *Turdetanern* ist obiges Agrya, das agrai der *Phönizier*. Die Weitzenähren, der Pflug und die Inschrift sind hier das Sinnbild eines guten Getreidelandes.

**) Ant. Münzen von Leonard. Augustini.

***) Neuere Schriftsteller bezeichnen mit Gabel, eine kleine, mit Gaffel aber, eine grofse Doppelzacke.

Im mittägigen *Frankreich* und *Italien*, wo dergleichen Pflüge, wie Tab. I. B. Fig. 7, noch gebräuchlich sind, reicht die Deichsel nicht bis unter das Joch, sondern wird mit einer Vorlegedeichsel verbunden, wie man auf Tab. II. Fig. 5, 6 und 7 bemerkt. Die Pflüge, wie No. 8, welche ganz das Gepräge des Alterthums an sich tragen, konnten ebenfalls der Vordeichsel nicht entbehren, so wie der *Meklenburgische* Hackenpflug, der, obgleich in Norddeutschland üblich, dennoch den übrigen dieser Art sehr ähnlich ist. Es giebt auch dergleichen mit doppeltem Haupt, das im Ganzen aus einer Baumgaffel gemacht, und mit einer Gaffelsterze (stiva) versehen ist, wie No. 5, dessen man sich in der Gegend von *Tarent* bedient. No. 6 und 8 bestehen nur aus zwey Stücken, dem Krümmel und der Sterze, deren unteres Ende zugleich das Haupt bildet.

Tab. I. B. Fig. 9 ist ein *chinesischer* Pflug, welcher von Menschen gezogen wird, und sich in Lord *Marcartney's* Reise nach *China* aufgezeichnet befindet. Wegen seiner Aehnlichkeit mit dem *römischen* verdient er auf diesem Blatte eine Stelle, und er ist um so merkwürdiger, da seine Urgestalt sich von dem grauen Alterthum bis auf unsere Zeiten erhalten hat, weil bekanntlich die *Chineser*, bey denen weder Neuerungen noch Verbesserungen Statt finden dürfen, alles unverändert lassen, wie es ihnen von ihren Voräitern zukam.

Auf eben diesem Blatte No. 11 befindet sich ein Pflug von einem antik geschnittenen Stein abgebildet, den *Gronovius* in seinem thesaurus graec. etc. mittheilet. Dieser ist aus vier gerade gewachsenen Stücken Holz gebaut; nämlich dem Pflughaupt, der Deichsel, der Sterze und der Griessäule; es mag wohl solche Pflüge gegeben haben, aber so dauerhaft waren sie gewifs nicht, wie die, welche den Krümmel im Pflughaupte befestiget hatten *).

Tab. I. B. No. 6 ist ein beräderter Pflug nach einer Antike in grünen Jaspis geschnitten, den der Alterthumsforscher *Caylus* in seinem Werke Tom. V. Tab. 82 mittheilet. Diese Abbildung ist um so bemerkenswerther, weil sie beweiset, dafs die Alten den Pflug mit Rädern schon kannten, und hie und da nach der Beschaffenheit des Bodens Gebrauch davon machten, wiewohl viele Gelehrte bestimmt das Gegentheil behaupten, und die Stelle in *Vossens* Uebersetzung von *Virgils* Landbau tadeln, wo er dem *Virgil'schen* Pflug Räder giebt, der doch nach ihrer Meinung keine gehabt haben soll. Aber gesetzt auch, dafs

*) Zwey Bienen ziehen diesen Pflug, und eine Wespe macht den Fuhrmann. Die Alten liebten dergleichen Allegorien; die Auslegung dieser sey dem Leser überlassen.

dieser keine Räder hatte, so beweiset diefs noch nicht, dafs es keine beräderten Pflüge gab. Das Rad mufste nicht erst für den Pflug erfunden, sondern nur angewendet werden, da es schon in den ältesten Zeiten benützt ward. Man bediente sich dessen z. B. bey dem Bauwesen, bey Maschinen, bey der Schifffahrt u. s. w. *Ixions* Fabel, die so alt als das Heidenthum ist, beweiset, dafs man das Rad auch als Folterwerkzeug kannte, wovon *Pindar* in der zweyten *Pythischen* Ode singt: „*Ixion*, ach der Elende! immer fortrollend auf fliegendem Rade, bereitete sich eine vierspeichige Fessel." *Pindar* hat hier die ehernen Räder der *griechischen* Rennwagen vor Augen, die nur vier Speichen hatten. Die ältesten Dichter gaben der Göttin *Fortuna* und auch dem *Amor* ein Rädchen, dafs sich unter ihren Füfsen schnell nach jeder Laune drehte; *Salomo*, der Prediger, Cap. 12. 6. gebraucht das Rad als Sinnbild, wenn er sagt: „Jüngling, freue dich in deiner Jugend — — — ehe das Rad zerbreche am Born." *Plinius* XVII. 11. schreibt von Mühl- und Schöpfrädern, und *Vitruv* von einer Menge Räder und Rädchen zu verschiedenem Gebrauch.

Tab. III. Fig. 1. ist ein *Angelsächsischer* beräderter und mit vier Ochsen bespannter Pflug aus dem achten Jahrhundert *). Hinten lenket ihn der Pflüger mit doppelter Sterze, voraus leitet (mennt) der Führer (Menner, — eine landschaftliche Benennung in *Schwaben*, — besonders in der Gegend von *Kempten*) die Rinder mit einem belanzten Ochsenstecken. Dieser Pflug besteht aus dem Pflugbaum, dem Scharrhaupt, der Sterze, der Griessäule, der Einlegkette, des Sech's, der Scharre und dem Vordergestell, an welchem die Bauart der Räder selten ist, indem jede Speiche eine kurze Felge, also das achtspeichige Rad auch acht Felgen hat, deren jede neben dem Speichezapfen mit zwey Nietnägeln gegen das Aufsplittern geschützt, der ganze Felgkreis aber mit einem eisernen Reif umgeben ist.

Wir kommen hier wieder auf den *Virgilischen* Pflug, und auf die erwähnte *Vossische* Uebersetzung jener Stelle (*Virg.* 1. v. 170) zurück. Sie heifset: „Frühe mit Kraft im Walde gebändiget, schmiegt sich zum Krümmel schon die Ulm' und empfäh't die Gestalt des gebogenen Pfluges: ihr an den Stamm wird die Deichsel, die vorn acht Fufs sich ausstreckt, auch zwey Ohren gefügt, und mit doppelten Rücken der Scharrbaum. Früh' auch haut man zum Joch die leichte Lind', und die hohe Buche zur Sterz', um von hinten den niederen Wagen

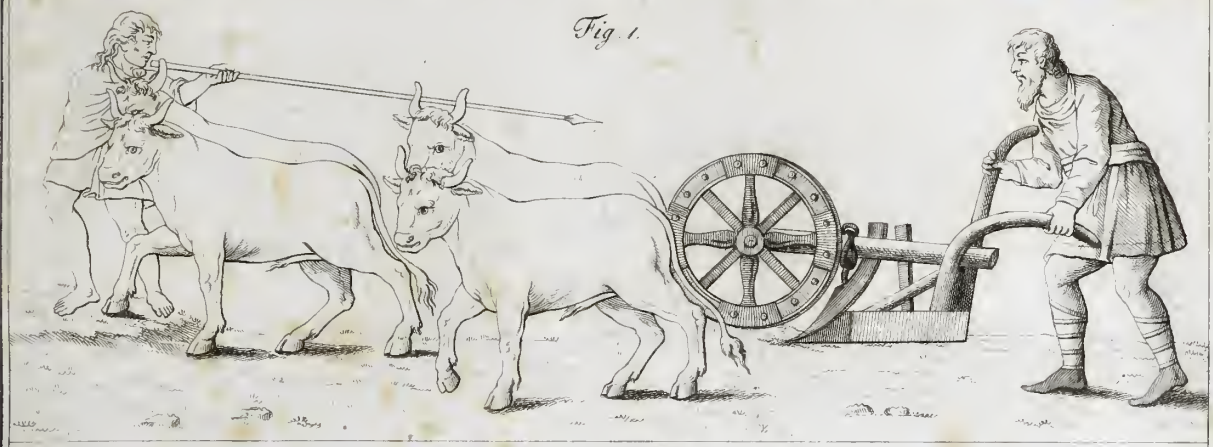
*) Dieses Bild theilt Jos. *Strutt* mit, in Lib. IV. seines Tableau complet des costumes et vetements des Anglois depuis l'etablissement des saxons dans la grande Bretagne. Londres 1797.

zu lenken.“ Auf diesem Unterwagen oder Pflugwägelchen, das aus zwey niedern Rädchen, einer Achse und einer kurzen Deichsel bestand, lag der Pflugbaum mit einer Kette angehängt, so dafs man ihn frey wenden und drehen konnte. *Servius*, der Ausleger *Virgils*, sagt bey den Worten: currus imus —: „*Virgil* nennt den Pflug hier *currus* wegen der Sitte seiner Landschaft (Mantua), wo die Pflüge Räder haben, wodurch sie leichter gehen.“ — Er konnte dieses wohl wissen, da er nur ohngefähr 300 Jahre nach *Virgil* lebte. *Heyne* ad Virg. edit. 3. tom. I. p. 399 ist auch der Meinung, dafs es bey den Alten schon beräderte Pflüge gegeben habe, und *Adams* in Mon. Rom. sagt: „Die Pflüge der *Römer* waren verschiedener Art; einige mit Rädern, Strichbrettern und Pflugmessern versehen, andere nicht.“ Andere hingegen behaupten, hier habe sich einst ein Abschreibefehler eingeschlichen, und man solle statt currus, cursus lesen; sie läugnen durchaus, dafs die Alten von dem beräderten Pflug Kenntnifs gehabt haben. Eben so wenig wollen sie die Auslegung der Stelle des *Plinius* annehmen, mit welcher man es beweisen will. Diese Stelle heifset wörtlich: „Nicht längst fand man im *Gallischen Rhätien*, dafs Manche zwey Rädchen (rotulas) hinzufügten, welche Art sie Wagenpflug (plaustraratrum) nennen.“ Sogar dieses Wort halten sie für untergeschoben, statt planaratrum, eine Art Schaufelpflug, und rotulas für rutulos, welche sie als Ohren oder eine kleine Art Streichbretter erklären, wofür man aber nirgends eine Stelle zum Beweis beybringt. Man findet zwar in einigen Glossarien, dafs der Schaufelpflug bey den Galliern planaratrum, der Hackenpflug aber aradr genannt wurde; von der Verschiedenheit ihrer Bauart hingegen findet man keine nähere Beschreibung, und es ist glaublich, dafs solche denen in vorliegenden Blättern ziemlich ähnlich sahen. Im *Salischen* Gesetz, wo Tit. 40. §. 1. von der Feldpolizey die Rede ist, wird der beräderte Pflug carruca genannt *), woraus das Französische Wort Charrue entstanden zu seyn scheint.

Bey den Griechen wurde der Schaufelpflug pecton aratron oder Kammpflug genannt, weil er gleich einem Kamm, mittelst der Seitenflügel, die Furchen eben strich. *Winkelmann* sagt in Tom. II. Mon. ant.: der aus mehrern Stücken zusammengesetzte Pflug heifse aratron aytogyon oder pecton (vielleicht Picton oder zusammengesetzt). An allen diesen hier erwähnten Pflügen bemerkt man aber nirgends das Pflugmesser, oder das Sech (culter, Franz. coultre) im *Niedersächsischen* Kolter genannt, welches dazu dient, die von der Pflugscharre aufgelockerten Erdschollen zu durchschneiden, wefswegen

*) „Si quis caballum, qui carrucam trahit, furatus fuerit.“

Fig. 1.



4.

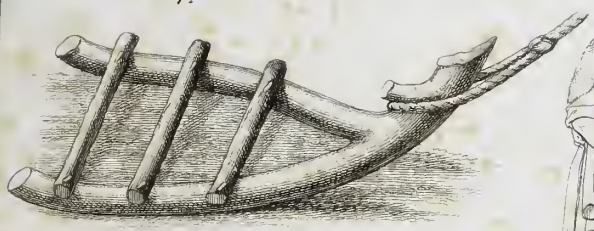
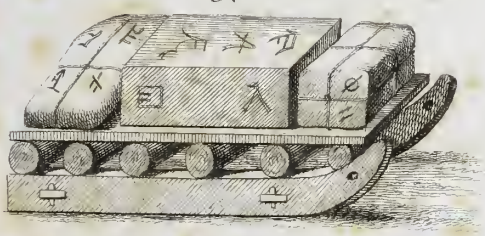


Fig. 2.

5.



8.

6.

Fig. 3.

7.

es eigentlich gerade über die Scharre, aber nicht weit vor dieselbe befestiget werden mufs. *Plinius* sagt von diesem Pflugmesser: „Das Messer, welches die sehr dicke Erde durchschneidet.“ Und in der Stelle des *Salischen* Gesetzbuches, Tit. 29. §. 12., ist unter cultellum dieses culter verstanden. Diesemnach ist nicht zu läugnen, dafs die *Römer* schon das Pflugmesser brauchten, weil aufser dem genannten Schriftsteller auch *Vitruvius*, *Apulejus* u. a. dessen erwähnen; nur ist nicht wohl zu begreifen, wie es an einem unberäderten Hackenpfluge mit Nutzen und dauerhaft angebracht werden konnte. Vermuthlich bediente man sich dessen nur an den beräderten Pflügen, wie man auf Tab. I. B. Fig. 6 bemerkt. Dafs der *Virgilianische* Pflug ein culter oder Seeheisen hatte, wie ihn *Vofs* abbildet, ist nicht glaublich, weil *Virgil* Georg: L. I. V. 170. alle Theile desselben nennt, aber von diesem gar nichts sagt; auch wäre das Sech- oder Pflugmesser, wie es in der *Vossischen* Abbildung vorgestellt ist, ganz zwecklos, weil es zu weit von der Scharre entfernt ist, und deswegen das Pflügen mehr gehemmt, als befördert haben würde.

Obwohl manche Auslegung bis zur Evidenz zu erweisen scheint, dafs der *Virgilische* Pflug berädert gewesen seye, und auch bereits vieles für diese Meinung gesagt worden, so möchte doch dessen Beschreibung bey einer genauern Betrachtung auf andere Ideen führen, und eine Aehnlichkeit mit dem *griechischen* Pfluge zeigen, der auf Tab. II. Fig. 1 vorgestellt ist; nämlich mit einem Krümmel, einer Sterze und doppelten Scharrbaum von einem natürlich gewachsenen Gaffelholz ausgehauen, aber ohne Räder, ohne Pflugmesser und ohne Griefssäule, wo überdiefs noch das Joch nicht am Krümmel, sondern an der Deichsel hieng, welche an das Ende des Krümmels befestigt war. An einem beräderten Pflug konnte man die Deichsel nicht an den Krümmel oder Pflugbaum fügen, sondern sie mufste an das Pflugwägelchen befestigt werden, denn hier bedeutet die Deichsel (temo) nicht den Pflugbaum b., an welchen der Krümmel a. befestigt ist, sondern sie ist die Deichsel selbst, welche zwischen den zwey Stieren unters Joch läuft, und acht Schuhe lang seyn mufs. Es wird zwar der Pflugbaum zuweilen auch temo genannt, aber nur da, wo er ganz gerade ist, bis unters Joch reichet, und den Krümmel und Deichsel zugleich bildet. Selbst am *Hesiodischen* Pfluge war an das Ende des Krümmels die Deichsel mit einem Schlufsnagel verbunden, wie früher gesagt worden, und es können daher, wo aufser dem Krümmel auch der Deichsel erwähnet wird, beyde nicht ein Stück bedeuten. Ueberdiefs konnte *Virgil* gewifs kein solches Krümmelchen, a. Fig. 2, meynen, wenn er sagt: „Frühe schon mufs mit grofser Kraft die Ulme im Walde gebändigt werden, damit sie sich zu einem Krümmel schmiege, und die Gestalt des gebogenen Pfluges annehme.“ Dieses durfte wohl von einem Krummholze gesagt werden, wie das a. Fig. 1, denn um ein

Stückchen Holz zu krümen, wie das erwähnte, brauchte man so viele Umstände nicht; dieses konnte man leicht so gewachsen antreffen.

Servius und *Philargyrus* sagen, dafs der abgehauene junge Stamm am Feuer gekrümt wurde; so bogen auch die *Griechen* ihr Holz zu den Radfelgen, und noch ist es bey unsern Holzarbeitern üblich, das zu biegende Holz auf der einen Seite zu netzen und ihm über dem Feuer die nöthige Krümmung zu geben. *Virgil* läfst es im Walde noch auf dem Stamme krumm spannen, damit es sich zu der gehörigen Form auswachse, und *Hesiod* räth dem Bauer das nöthige Arbeitsholz, schon krumm gewachsen, mit Mühe aufzusuchen, weil er wohl wufste, dafs das natürlich krumme Holz dauerhafter ist, als dasjenige, das erst durch Kunst gekrümmt werden mufs.

Zu jenen glücklichen Zeiten *Roms*, wo die Arbeitsamkeit noch Achtung erwarb, und für Reichthum galt, wo gute Sitten streng gehandhabt wurden, und die Tapferkeit nur die Vertheidigung der vaterländischen Gränze, nicht aber die Sehnsucht nach fernen Siegen kannte, sah man die Vornehmsten im Volke ihre Aecker selbst pflügen, im Walde ein Krummholz suchen, und das nöthige Haus- und Ackergeräthe verfertigen. *Plinius* in hist. nat. 18. 3. sagt: „Damals bauten mit eigenen Händen die Feldherren die Aecker, wo, wie man glauben mufs, die Erde sich freute über die belorbeerte Pflugscharre und den siegreichen Pflüger.“ Der Kaiser *Diocletian* entsagte dem Throne nach einer langen und glücklichen Regierung, und zog auf's Land. Als ihn seine alten Freunde auffoderten, die Regierung wieder anzutreten, antwortete er ihnen: wollten die Götter, ihr könntet mein schönes Gemüse sehen, das ich in meinem Garten mit eigenen Händen pflanze, so würdet ihr mir gewifs nie rathen, wieder den Thron zu besteigen. M. *Attilius Seranus* wurde von den *Römern* vom Pfluge abgerufen, und zum Befehlshaber der Heere ernannt; seine Klugheit und Tapferkeit leistete seinem Vaterlande grofse Dienste, und rechtfertigte das auf ihn gesetzte Vertrauen. So wurde der tapfere *Quinctius Cincinnatus* von den *Römischen* Abgeordneten auf seinem Acker pflügend angetroffen, als sie ihm seine Ernennung zum *Dictator* überbrachten. Die *Volsker*, die er bekriegte, nannten ihn den Ochsenbauer, aber nachdem er sie besiegt hatte, liefs er ein Ochsenjoch quer über an die Spitze zweyer aufgerichteten Lanzen befestigen, und die Gefangenen paarweise durchtreiben; von ihm kam also die Sitte, dafs die *Römer*, wenn sie Gefangene schimpflich behandeln wollten, sie diesen befahlen, unterm Joche durchzugehen, welches sie sub jugum mittere nannten. *Cincinnatus*, nachdem er das Vaterland von diesen Feinden befreyet hatte, legte seine Würde mit dem Purpurmantel nieder, und kehrte wieder zum Pflug und Ackerbau zurück.

Diogenes Laertius erzählt in L. 1. C. 9, dafs, als *Myson* der Weise einst in seinem Dorfe während des Sommers eine Sterze an seinen Pflug befestigte, ein vorübergehender Vorwitzling zu ihm sagte: „jetzt *Myson* ist die Zeit des Pflügens nicht“: „aber des Vorbereitens,“ erwiederte dieser. — Damals geizten die angesehensten *Römer* nicht nach den einträglichsten Stellen des Staates, sie flohen vielmehr das üppige Geräusch der Städte, und genossen im Stillen die Freuden des ländlichen Lebens. *Plautus* im *Truculentus* P. II. C. 21 ruft entzückt aus: „mich wird die Karst noch so anziehen, dafs ich mich auf dem Lande lieber wie der weitgehörnte Ochs unter das Joch spannen liefse, und allenfalls auch noch mit ihm auf der Streu schliefe.

Romulus trug nicht wenig dazu bey, den Ackerbau zu beleben und ihn hochschätzen zu machen, da er die Ackerbau-Priester, fratres arvales, errichtete, und sich selbst unter sie aufnehmen liefs.

Es war Sitte bey den *Römern*, den Bezirk einer neu zu bauenden Stadt mit dem Pfluge zu umfurchen, wie man bey *Zonaras* von den Thaten des *Romulus* lieset: „Als *Romulus* seinen Bruder *Remus* begraben hatte, bauete er die Stadt *Rom;* er spannte daher vier Ochsen und eine Kuh an den Pflug, steckte daran eine eherne Scharre, und bezeichnete mit einer Furche den ganzen Umkreis seiner künftigen Stadt; da, wo aber die Thore hinkommen sollten, wurden die Furchen unterbrochen, und der Pflug über den Zwischenraum getragen. Daher nannten die *Römer* das Thor, porta, von portare, tragen.“

Sogar in den von den *Römern* eroberten Ländern durfte von den Bewohnern keine neue Stadt erbauet werden, ohne dafs ein *römischer* Abgeordneter zuvor diese feyerliche Handlung dabey verrichtet hätte, wie man aus *Lucan* Pharsal. L. 7. ersieht, wo er sagt: „Der umherstreifende *Scythe* sieht nicht mehr den Pflug unserer Consuln, ihnen den Bezirk ihrer Städte bezeichnen, die sie bewohnen mufsten.“ Dieser Bezirk aber, der ihnen zum Aufenthalt oder zur Wohnstätte angewiesen wurde, sah keine andere Häuser ihre Städte bilden, als ihre Wägen, die ihnen zur Wohnung dienten, und die sie überall mit sich nahmen *).

Jedoch diente der Pflug nicht immer zu schöpferischen Zweeken, sondern wurde auch öfters zum Werkzeug der Zerstörung gebraucht; denn wenn

*) Die *Macedonier* bezeichneten, wenn sie eine Stadt bauen wollten, den Umkreis mit Gerstenmehl, wie man bey *Curtius* L. 4. C. 8. findet.

die *Römer* und andere alten Völker eine eroberte Stadt geschleift hatten, so fuhren sie mit dem Pflug darüber weg, wovon *Horaz* in Ode XVI. sagt: „Der Zorn bereitete *Thiestens* fürchterlichen Untergang; für die mächtigsten Städte war er Ursache des gänzlichen Verderbens, so dafs ein übermüthiges Heer den feindseligen Pflug in ihre Mauern schlug;“ und *Properz* L. 3. V. 7.: „Ich wage mich nicht an die Schicksale der *Trojer*, und beschreibe die Rückreise der *Griechen* nicht, die den eilften Frühling schon erfolgte, nachdem der Sieger die *Neptunischen* Mauern mit *griechischen* Pferden niederpflügte.“ Auf diese alte Sitte beziehen sich vermuthlich auch die Worte des Propheten *Micha* *) Cap. 3. v. 12: „Darum wird *Zion* um Eurerwillen wie ein Feld zerpflügt.“ Wenn sich der Feind der belagerten Stadt näherte, so hieng er hie und da Pflüge an die Mauern, den Belagerten dadurch anzudeuten, welches Loos sie bey fernerem Widerstand zu erwarten hätten, dieses hiefs hostile aratrum muris imprimere. *Acron* der Scholiast sagt: „bey Erbauung und bey Schleifung der Städte wird der Pflug gebraucht.“

Der Pflug war bey den alten Völkern als ein Heiligthum angesehen, und bey einigen bestimmten sogar die Gesetze die Todesstrafe gegen denjenigen, der aus Bosheit einen Pflug auf dem Felde zerschlug oder einen entwendete. In den *Longobardischen* Gesetzen war diese Strafe sehr gemildert, denn es heifst daselbst: „wer einen Pflug (ploum) zerschlägt, soll vier Schillinge zahlen, wer ihn aber gar stiehlt, mufs ihn achtfach (octogilt) ersetzen.“ Eben so heilig wurde die Pflugscharre gehalten, weswegen sie bey der Feuerprobe, besonders wenn eine Vestalin wegen Verletzung ihres Keuschheits-Gelübdes vor Gericht ihre Unschuld beweisen sollte, diente, und glühend von ihr betreten werden mufste, welches, per ignotos vomeres incedere, hiefs.

Der Ochs war schon in den ältesten Zeiten vorzüglich bestimmt den Pflug zu ziehen, selten geschah es mit Pferden, wohl aber mit Maulthieren oder mit Eseln **). Alle alten Völker schätzten daher den Ochsen wegen seiner Brauchbarkeit sehr hoch, und es gründet sich vielleicht hierauf die göttliche Verehrung des *Apis* in dem Getreide-reichen Egypten. Auch die *Athener* hatten, wie *Aelian* L. V. c. 14 sagt, das geschriebene Gesetz: „Den Ackerochsen, der das Joch zieht, sey es am Pflug oder an der Lastfuhr, sollst du nicht

*) Der zu *Hesiods* Zeiten lebte.

**) Bey den *Israeliten* war es nicht erlaubt, zweyerley Thiere unters Joch zu fügen, denn es heifset im 1. B. Mosis C. 22: „Du sollst nicht ackern zugleich mit einem Ochsen und einem Esel.“ Unter Ochsen sind hier *Stiere* zu verstehen, da nach den Gesetzen der *Israeliten* die Entmannung der Thiere verbothen war.

schlachten, weil auch er ein Landbauer (agricola) ist, und der Menschheit ein Arbeitsgehülfe.“ *Columella* schreibt hievon in seiner Vorrede des VI. Buches: „Dem Ochsen gebühret mehr Ehre als dem übrigen Vieh, wie auch *Varro* sagt, vornemlich in *Italien*, weil dieses von der *griechischen* Benennung des Ochsen (Italoi) seinen Namen erhielt.“ Auch in unserer Stadt gebühret ihnen dieser Vorzug, da bey Grundlegung ihrer Mauern ein Ochs und eine Kuh den Umkreis und die Thore durch den Pflug bezeichnet haben.“ Ferner sagt eben dieser Auctor: „Zu *Athen* wird der Ochs für den Diener der *Ceres* und des *Triptolemus* gehalten; auch ist er ein glänzendes Gestirn des Himmels. Der Mensch hat an ihm den arbeitsamsten Gefährten bey dem Ackerbau, und bey den Alten stand er in solchem Ansehen, dafs man den, der einen tödtete, wie einen Menschenmörder zum Tode verurtheilte.“ In spätern Zeiten, wo alle Götterverehrung in blofses Glanzgepränge ausartete, wurde auch jenes Gesetz nicht strenge mehr beobachtet, und tausende dieser nützlichen Thiere fielen als Opfer bey Triumphfesten und andern feyerlichen Gelegenheiten, besonders bey Hecatomben, wo mehrmals hundert Stück Rinder geschlachtet wurden, sie mochten nun aus den Ställen, vom Pfluge oder von der Wiese weggenommen worden seyn.

Capitel IV.

Von dem Joche.

Ehe ich von den Wägen, ihren besondern Theilen, und von der Art sie zu bespannen rede, mufs ich des Joches erwähnen, als der ursprünglichen Bespannungsart. Die *Griechen* nannten es, Zygos, und die *Römer*, Jugum; *Französisch* heifset es, le Joug, *Englisch*, the Yoke, *Italienisch*, il Giogo, *Spanisch*, el Yugo, *Ungarisch*, Iga, *Russisch* und *Slavonisch*, Igo, ein uraltes Wort, das schon im *Samskrit* als, Jugon, vorkömmt.

Zuerst wurde der Pflug und die ersten Wägen, oder Schleifen mittelst eines langen Strieks, an dessen Ende ein Querprügel befestigt war, von Menschen gezogen, und nach und nach versuchte man nothgedrungen einige Thierarten zu zähmen, und sie als Gehülfen bey dieser schweren Arbeit zu benützen.

Das Rind schien von der Natur dazu bestimmt, dem Menschen vor allen andern Thieren am willigsten seinen Hals zu diesem Dienste darzubieten; hatte man nun ein paar dieser gutwilligen Geschöpfe gewöhnet, jenen Holzprügel, an dem schon Menschen zogen, auf dem Halse zu dulden, und sich statt des Riemenwerks mit Halsbändern von Weiden geflochten, zusammenkoppeln zu lassen, so war es dann ein leichtes, sie an den Pflug zu spannen, und sie zu zwingen mit vereinter Kraft dieses Werkzeug zu ziehen: So entstand, glaube ich, die erste Bespannung.

Dafs es viele Jahrhunderte hindurch und selbst in gebildetern Zeiten noch dergleichen gerade Prügel-Joche gegeben habe, beweisen die Worte *Ovids* in Lib. IV. Trist. Eleg. VI: „Zur Zeit der Saat stellt sich der Stier geduldig

1.A
T.III.B.
1.
B
2.
3.
4.
5.
6.
7.
20.
8.
9.
10.
11.
12.
13.
14.
15.
16
17.
18.
19.
21
J.C. Ginzrot.
Seitz sc.

zum Pfluge, und biethet seinen Nacken dem Drucke des ungekrümmten (Prügel-) Joches dar.

Tempore ruricolae patiens fit taurus aratri,
Praebet et incurvo colla premenda jugo.

Lange Weile und Fleifs veränderten bald die grobe Gestalt des hölzernen Knüttels, und er wurde nach und nach zum bequemern Joche umgeformt. Der Gebrauch des Joches war, so weit die Geschichte reichet, allgemein verbreitet, man bediente sich dessen als der einzigen bekannten Bespannungsart einige tausend Jahre hindurch; und erst zu den Zeiten der ersten christlichen Kaiser, ungefähr im vierten Jahrhundert, findet man die ersten Spuren, wo lederne Geschirre mit Brustblatt und Strängen anstatt des Joches in Gebrauch kamen. Im Anfange scheint das Rindvieh ausschliefslich zum Zuge bestimmt gewesen zu seyn; als aber nach 1. B. *Moses* Cap. 36. *Ana*, ein Enkel *Esau*, die ersten Maulthiere zog, während er in der Wüste die Heerden seines Vaters hütete; so ist nicht zu zweifeln, dafs auch dieses nützliche Geschöpf bald unter das Joch gewöhnt wurde, und vielleicht erst später, als das wildere Pferd zum Hausthiere gezähmt wurde, wagte man es, auch ihm das Joch aufzulegen. *Michaeli* und a. m. bezweifeln zwar diese Entstehung der Maulthiere, aber die Geschichte bestätiget ihr Daseyn bey den ältesten Völkern. So unglaublich es uns nun scheinen mag, dafs muthige Pferde gewöhnet werden konnten, das harte Joch auf dem empfindlichen Nacken zu tragen, so gewifs ist es doch, dafs solche sowohl an den Streit- als an den Rennwägen blofs am Joche zogen; diese Bespannung mufste an allen Fuhrwerken angewandt werden, weil man keine andere Weise kannte.

Die Zugthiere, welche mit Anhängdeichseln vorgespannt wurden, zogen immer nur zu zwey an einem Joche. Ein solches Vorspann-Ochsenjoch und Vorlagdeichsel, wovon nicht die ganze Stange, sondern nur das Ende, welches auf dem Joche liegt, angezeigt ist, s. Tab. IV. A. Fig. 10 und 12. Nach Einigen, wie z. B. *Montfaucon* nannten die *Griechen* dieses Ochsenjoch Mesabon oder das Holz zwischen den Ochsen; Andere aber meynen, es bezeichne die Vorlagdeichsel, eben so wie Hyperon, welches eine Vorlagstange und einen Stöfsel (Pistillum) bedeutet *). Selbst die Seilpferde oder Nebenpferde, *la-*

*) Wahrscheinlicher hiefs nur die Vorlegstange so, die zwischen den Ochsen durchlief, wie es auch schon die Bedeutung des Wortes anzuzeigen scheint, da alle Arten Joche *griechisch* Zygos genannt werden; Mesabon war vermuthlich das Geschlechtswort aller Vorlagdeichseln und Hyperon die Benennung einer Gattung derselben.

teinisch Funales und *griechisch* Pareoroi, hatten kleine kurze Joche auf dem Nacken, woran an beyden Enden die Strangseile befestiget waren. Die Thiere waren das Joch gewohnt, und da man in jenen frühern Zeiten noch keinen Begriff von Kummeten, Brustblattriemen, oder andern Arten von Ledergeschirren hatte: so wähnte man, ohne Joch könnte kein Thier ziehen. S. Tab. IV. A. Fig. 8. ein solches Funalis mit dem kleinen Joche zum Nebenherlaufen.

Man hatte jedoch auch später derley Seitengeschirre, woran die Stränge von Leder waren, und nicht an einem Joche befestigt, sondern an dem Halsriemen und Bauchgurte hiengen: solche waren besonders bey den *Griechen*, und meistens an leichten Rennwägelchen, nicht aber an schweren Fuhrwerken gebräuchlich. S. Tab. XXXII. Nro. 1 und 2. Die gemeinste Art, das Joch an die Deichsel zu befestigen, war die, mittelst einer Schlinge von geflochtenem Bast und dergleichen, oder von ungegerbter Rindshaut; die gewöhnliche bessere Weise aber bestand in langen ledernen Riemen, die man Lora nannte, und auf vielerley Arten zu umflechten verstand. Einige Joche hiengen beweglich an der Deichsel, und konnten leicht abgenommen werden, andere blieben daran mit hölzernen oder eisenen Seitenstützen befestiget (wie Tab. III. B. Fig. 21. und Tab. VII. Fig. 9). Die meisten Joche lagen über der Deichsel, nur an wenigen sieht man diese auf dem Joche liegen. Die Jochriemen waren zuweilen sehr künstlich umwunden und verknüpfet, wie man von dem Joche des *Gordius* erzählet, dessen Band Niemand aufzulösen vermochte, und welches damals unter der Benennung des *Gordischen* Knotens bekannt war.

Die Geschichte des *Gordius* ist kürzlich folgende: Als die *Phrigier* das Orakel um Rath fragten: wie sie den bürgerlichen Streitigkeiten ein Ende machen könnten; ward zur Antwort gegeben, dafs sie eines Königs nöthig hätten, sie sollten daher denjenigen wählen, der, wenn sie vom Tempel aus weggegangen wären, ihnen auf einem Wagen sitzend zuerst entgegen kommen würde. Sie giengen fort, und ein Mann von geringem Ansehen, *Gordius* begegnete ihnen mit seiner Frau und seinem Sohne *Midas* auf einem Wagen sitzend. Sogleich begrüfsten sie den erstaunten *Gordius* als König, und führten ihn in den Tempel des *Jupiter*, wo er diesem Gott seinen Wagen weihete, welcher sich durch ein unauflösbares Band am Joche auszeichnete; und erzählte, dafs, als er einmals ackerte, habe sich ein Adler, der Vogel *Jupiters*, auf dieses Joch niedergelassen: ein Mädchen aus *Telmissa* habe ihm dann erkläret, dafs durch dieses Zeichen ihm ein künftiges glänzendes Schicksal prophezeihet würde, und deswegen habe er dieses Mädchen geheurathet," und *Quint. Curtius* sagt L. 3.

C. 1.“ Als nun *Alexander* der *Grofse* die Stadt *Gordium* in seine Gewalt gebracht hatte, gieng er in den Tempel *Jupiters*, wo er den Wagen (Vehiculum), auf welchem *Gordius*, der Vater des *Midas*, gefahren hatte, betrachtete, der in Nichts von den gemeinen Bauernwägen verschieden war. An diesem Wagen war besonders das Joch merkwürdig, das durch mehrere in sich selbst verwickelte und die Verknüpfung verbergende Knoten (Nodi) straff angezogen und an die Deichsel befestiget war. Als nun die Einwohner versicherten, dafs durch ein Orakel der Ausspruch gegeben worden seye, derjenige werde *Asien* beherrschen, welcher dieses Band aufgelöset haben würde; so kam dem *Alexander* die Lust an, diese Weifsagung zu erfüllen. Die gegenwärtigen *Phrygier* und *Macedonier* waren über den Ausgang dieses Unternehmens in Sorgen und voll banger Erwartung; denn das ganze Knotenband (Series Vinculorum) war so streng in einander verschlungen, dafs man weder durch den Anblick noch durch Nachdenken begreifen konnte, wo der Anfang oder das Ende der Bindriemen sich verberge (se conderet). Als nun *Alexander* sich lange mit der Auflösung dieses Knotens vergebens bemüht hatte, sagte er: „es kommt nicht darauf an, wie die Riemen gelöset werden, und nachdem die Riemen mit seinem Schwerdte getrennet waren, hatte er auch den Ausspruch des Orakels erfüllt oder verspottet.“

Obgleich nun wohl die Mehrzahl der Auctoren der Meinung des *Curtius* beystimmt; so behauptet doch bey *Arrianus*, jener *Aristobulus*, welcher den *Alexander* begleitete, das Band seye nicht zerhauen worden, sondern *Alexander* habe mit seinem Schwerdte unten an den Deichselzapfen, oder hölzernen Vorstecker (paxillus ligneus) geschlagen, um welchen das Joch an die Deichsel befestigt war, und so, wie er herausgeflogen, sey auch das ganze Knotenband von selbst zerfallen. *Arrianus* läfst die Sache unentschieden, doch sagt er: „die Priester des Orakels fanden, dafs *Alexander* den Knoten gut gelöset habe.“

Es scheint, dafs das Joch des *Gordius* ein für allemal an die Deichsel festgeflochten, und gar nicht zum Abnehmen eingerichtet war, wie an dergleichen gemeinen Bauernwägen der Fall war, wo weder an dem Joche noch an den Binden viel zu verderben gewesen; indem die Jochbande meistens nur aus Flechten von Baumbast, oder aus rohen Riemen von ungegerbter Thierhaut bestanden, die nafs überspannt, und, wenn sie durchtrocknet waren, hornartig wurden, wodurch sich die Knoten so einzogen, dafs man sie unmöglich mit blofsen Fingern auflösen, wohl aber von der Deichsel abstreifen konnte, wenn der Vorstecker, welcher das Joch am Platz hielt, ausgezogen ward. Auch dünkt mich, dafs ein armer Bauer, wie *Gordius*, welcher Abends spät vom Felde und

Morgens wieder hinauseilet, sich nicht lange mit künstlichem Aus- und Einflechten des Joches abgeben konnte, noch dafs etwas an den Jochriemen und dem Joche zu verderben war, weil er es Tag und Nacht an der Deichsel, dem Wind und Wetter ausgesetzt liefs. Genug hievon.

Wer den Knochenbau des Vorderrists der Pferde und Maulesel kennt, und weifs, wie empfindlich jener Theil des Nackens ist, dem wird es unglaublich scheinen, dafs diese armen Thiere den ganzen Tag das harte Joch auf den Nacken dulden konnten, wenn solches nicht mit einer weichen Unterlage gefüttert, oder an den aufliegenden Orten ausgepolstert, und nach dem Nacken so ausgerundet und geformt war, dafs die Wölbung nirgends den Knochen des Rückgrads berührte oder drückte, und nur an den Seitenpunkten auf den Fleischtheilen neben den Nackenknochen aufruhete. Auch mufste das Joch so aufgelegt und festgebunden werden, dafs es seine gute Lage nicht verändern konnte, und die Deichsel nicht zu schwer daran hieng. An den *Egyptischen* breiten Schaufel-Jochen mufsten die hölzernen Halsbögen besonders von innen heraus schön zugerundet, und mit mehreren Deckchen oder Kissen ausgelegt gewesen seyn, wie man auf Tab. IV. A. Fig. 2 und 6 bemerken kann.

Wem also auch in spätern Zeiten seine Zugthiere angelegen waren, der war gewifs besorgt, dafs die Joche nicht drückten, oder dafs das Joch von einem fetten Pferde auf ein mageres, oder ein Ochsenjoch auf ein Rofs gelegt wurde. Dafs der Gebrauch der Jochkissen zu allen Zeiten schon bekannt war, sieht man auf der Abbildung Tab. III. B. Fig. 1. B. und II. Band, Tab. XLIV. 1 — 2., wo die zierlichen Jochkissen sogar an dem Ochsenjoch sehr deutlich abgebildet sind: warum sollten also diese Tragkissen nicht ebenfalls den Pferdejochen unterlegt worden seyn, welche man den Streitrossen und den Rennpferden auflegte, die öfters von aufserordentlichem Werth waren, wie man aus den Worten *Agamemnons* vernimmt: „Du erhältst nach mir den ersten Preis, es seye ein Dreyfufs von Gold, oder ein Pferdgespann, oder ein schönes Mädchen;“ (Ilias L. 8.) Gewifs erfoderten also diese kostbaren Thiere sowohl wegen des hohen Werthes, als wegen dem wichtigen Dienste, den sie leisteten, die gröfste Sorgfalt und Pflege. Dafs nicht alle Joche einerley Gestalt hatten, und dafs die Krümmungen nach der Beschaffenheit des Halses oder des Nackens der Thiere verschieden gewölbt waren, erhellet aus den mannigfaltigen Jochabbildungen der Tab. III. B. und IV. A., worunter sich besonders die *Egyptischen* vor allen andern auszeichnen, wo das Joch selten auf dem blofsen Nacken, sondern auf besondern zierlichen Jochsättelchen ruhete, die, wie noch bey allen Orientalischen Völkern üblich, statt der Kissen mehrere schönfarbige Filzdeckchen

zur Unterlage hatten. Diese beweisen mehr als alle die gelehrten Einwendungen einiger neuern Auctoren, welche behaupten wollen, die Joche der mancherley Arten von Zugthieren wären dem einen wie dem andern ohne Unterschied aufgelegt worden, und hätten alle nur einerley Gestalt gehabt.

Die Joche der geringen Bauernwägen waren nicht mühsam umwunden, sondern nur vorn an den Deichselnagel gehängt, welches die geringste Art war, und blofs aus einem Ringe von Bast oder Spartum, meistens aber aus roher Rindshaut bestand, welche nafs zusammengedreht so hart und zähe als Horn wurde. Dieser lederne Riemen, Ring oder Schlinge, sagt *Hesychius*, heifst auf *griechisch* Mesabon; so nennt ihn auch *Tzetzes* bey dem *Hesiodus;* auch wird er von Einigen auf *griechisch* Echeboion genannt *). Die Joche waren meistens krumm oder nach dem Halse gebogen, daher sagt *Ovid* I. de Arte amandi: „Er bietet die Hälse dar, die am krummen Joche gedrückt werden sollen.“ Einige Joche hatten stark gebogene Krümmungen, wie aus Tab. III. B. Fig. 2 zu ersehen, diese nannten die *Griechen* Zeuglae, wie *Pollux* sagt; und die *Römer* Curvaturae; oder die Bogenjoche, Juga curva; wie z. B. aus *Ovid.* trist. Lib. IV. Eleg. VI. erhellet: „Es scheuen nämlich auch alte Stiere die gebogenen Joche.“ (Scilicet et veteres fugiunt juga curva juvenci.) Andere dreheten sich in eisernen Zapfen oder Wirbeln auf besondern breiten Halsbögen oder Jochsättelchen (wie Fig. 4 und 7 auf eben dem Blatte), wodurch die Thiere geschonet wurden; oder in höhern Drehzapfen, wie die *Egyptischen*, Tab. IV. A. Die Jochriemen wurden an einigen durch Löcher gezogen, um sie festzuspannen, andere waren eingekerbt, um die Riemen in die Vertiefungen einzuziehen, damit sie nicht nachglitschen konnten; die, welche *Homer* beschreibet, hatten Knöpfe oder nabelförmige Erhöhungen, omphalos, um welche die Lora **), *griechisch* Zeuglodesmon, gewickelt wurden, damit sie sich ordentlich an ihrem Platz erhalten, leichter anziehen lassen, und sich nicht sobald durchschleifen. S. Tab. III. B. Fig. 1. A. ein Alt*egyptisches* Joch mit Knöpfen in der Mitte und Zügel-Ringen an den Enden (Basrelief El-Kab.), und wieder andere hatten hervorragende hölzerne Zapfen, an welche der Riemen festgeknüpft werden konnte. Man mufs daher nicht glauben, weil dieser oder jener alte Schriftsteller ein Joch beschreibt, wie es in seinem Zeitalter und in seinen Gegenden üblich war, dafs alle damaligen Joche und ihre Befestigung diesem gleich seyn mufsten. Die Joche der *Egypter*, der *Perser*, der *Griechen* und der *Rö-*

*) *Montfaucon* hätte also irrig die Vorlagdeichseln Mesabon genannt.

**) Jochbinden, Jochriemen.

mer hatten eben so wenig einerley Form, als in unsern Zeiten die der *Deutschen* und *Franzosen*, und es wäre eben so unbestimmt zu sagen, ein *deutsches* oder ein *französisches* Joch, da in diesen Ländern jede Provinz, öfters jeder Dorfbezirk seine eigene Art hat.

Ein Joch war nur für zwey Pferde oder Zugthiere, und niemals wurden drey oder wohl gar vier Pferde unter ein Joch gespannt, sondern an einer Quadriga, wo vier Pferde in einer Reihe neben einander liefen, waren es nur die Deichselpferde (Jugales oder Jochpferde;) die zwey andern aber liefen neben ihnen in Strängen und hiefsen deswegen Funales oder Seilpferde. Vier Pferde können gar nicht unter ein Joch gespannt werden, indem die vier Rücken nicht immer die gleiche Höhe oder Oberfläche darbieten können, je nachdem ein Pferd tiefer oder höher läuft, und so müfste dieses lange Joch bald in Stücken gerissen werden. Obgleich *Columella* L. VI von einem Joche spricht, woran man drey Ochsen spannen kann, so ist dieses ein blofser Vorschlag von ihm, um durch dieses Mittel einen unbändigen Stier zum Ziehen abzurichten, wenn man ihn zwischen zwey gutwillige Ochsen einspannet.

Gewöhnlich war das Joch von Aeschenholz, oder von Ahorn (Acer), oder von Hagenbuchen (Carpinus), so auch von Buchsbaum, wie schon vorher erwähnt worden; *Virgil* empfiehlt das leichte Lindenholz.

Alles Holzwerk an den gemeinern Wägen und an den Jochen war blank geschabet, und stark mit Oel eingerieben, bis es glänzend wurde, indem man sich damals noch wenig der Oelfarben an Wägen bediente. *Cato* de re rust. sagt, Cap. 98: „Wenn du mit gekochten Oeldrüsen alles hölzerne Geräthe einschmierest, so faulet es nicht, und wenn du es recht reibest, so wird es glänzend.“ Dieses war also schon eine Art Lackirung, und leicht mochte es sich fügen, dafs Einer das Oel mit Erdfarbe mischte, so war dieses ein Anfang zur Oelmalerey.

Die beyden Enden des Joches, welche Cornua hiefsen, waren meistens mit Schnörkeln oder Schnecken, oder mit Thierköpfen von Löwen, Drachen, Adlern, Schlangen, Schwänen und dergleichen ausgeschnitzt und verzieret, wie Tab. III. B. Fig. 18 und 19 zu sehen ist.

Die alten *Britten* hielten sehr viel auf ausgeschnitzte verzierte Joche und Wägen, die sie *Esseda* nannten; wie *Properz* sagt L. II: „Halte die *Brittischen* Wägen auf, mit den ausgeschnitzten Jochen.“ Caelatis jugis, heifst

hier Joche mit Bildhauerarbeit verzieret. *Curtius* giebt die Beschreibung von dem Kriegszuge des *Darius* Lib. III. C. 3 *), wo er unter Anderm sagt: „Die Lanzenträger giengen vor dem Wagen des Königes her, der auf demselben erhaben fuhr; beyde Seiten des Kastens schmückten Götterbilder aus Gold und Silber von getriebener Arbeit (expressa). Das Joch zeichnete sich aus durch den Glanz der hervorschimmernden Edelsteine, womit es besetzt war, und aus demselben ragten zwey goldene ellenlange Bilder empor; eines stellte das Bild des *Ninus*, das andere das Bild des *Belus* vor; und zwischen beyden erhob sich ein goldener Adler mit ausgebreiteten Flügeln. S. Tab. III. B. Fig. 12 **). Dergleichen Arbeiten von schön ausgearbeitetem Holze, mit Edelsteinen, Gemmen, Gold, Silber, Elfenbein und allerley Metallen einzulegen und zu verzieren, war in den ältesten Zeiten schon bekannt, wie in *Aeneide* X. Vs. 135 vorkommt: „Er blinkt, wie wenn in des gelblichen Buchsholz-Kunstwerk, oder im braunen des *Oriker*-Baumes leuchtet das Elfenbein.“ Auf dergleichen Kunstarbeit deuten auch die Worte im Hohenliede Cap. V. Vs. 14: „Sein Leib ist wie reines Elfenbein mit Saphiren geschmückt.“ Metallene, vergoldete und übersilberte Joche hat es viele gegeben, wie man aus den Abbildungen leicht erkennen kann, und aus den Schriften alter Auctoren ersiehet. *Homer* erzählet viel von goldenen Jochen, Rädern, Achsen und ganz goldenen Wägen; dieſs mag vielleicht etwas zu freygebig gedichtet seyn, und es ist glaubwürdiger anzunehmen, daſs dergleichen Gegenstände entweder im Feuer auf Metalle vergoldet, oder von Holz und nach damaliger Sitte mit Goldblech überzogen waren.

Wahrscheinlicher sind die eisernen Joche, von denen der Prophet *Jeremias* Cap. 28 schon Erwähnung macht: „Du hast das hölzerne Joch zerbrochen, so mache dir nun ein eisernes anstatt jenes; und *Jes.* Sirach Cap. 28. V. 24: „Denn sein Joch ist eisern, und seine Stränge sind ehern. S. T. III. B. Fig. 4. 5. 6 und 13. Tab. IV. B. Fig. 6. 7. und Tab. IV. A. Fig. 3. 4. 5, von welchen letzteren *Egyptischen* Jochen man verschiedene an den Streitwägen entdeckt, die in groſser Menge auf den äuſsern Mauern des Pallastes *Louqsor* zu *Theben* ausgehauen sind.

Man bediente sich auch des Wortes Joch, als eines Sinnbildes der Mühe, der Knechtschaft und der Verachtung, so sagte man *Subjugare*, einen bändigen, unterjochen und dergleichen. Es war auch öfters der Fall,

*) Traduction de Vaugelas, avec les Supplémens de J. Freinsheimius.

**) *Ninus* oder *Assur* war der Stifter des *Assirischen* Reiches, und *Belus*, oder welches einerley ist, *Nimrod*, der des *Babylonischen*, aus welchen beyden Reichen das *Persische* entstand.

dafs man, wie schon erwähnt, die Gefangenen, welche man beschimpfen wollte, unterm Joch durchgehen liefs; *Caesar* de bello gallico sagt hievon: „*Cäsar* hatte es noch in frischem Andenken, dafs die *Helvetier* den Consul *Lucius Cassius* getödtet, und die geschlagene Armee unters Joch gejagt hatten. *Livius* L. IX. C. 6 beschreibt dieses auf folgende Art: „Aus drey Spiefsen wird das Joch aufgerichtet, zwey werden in den Boden aufrecht befestiget, und einer oben quer über auf beyden Seiten angebunden, durch diese Oeffnung müssen dann die Besiegten durchgehen (so dafs sie sich etwas bücken mufsten). *Livius* erzählt ferner, dafs zuerst die Consuln *T. Veturius, Calvinus* und *Spur. Postumus* nach der Niederlage, welche die Römer bey *Caudium* von den *Sabinern* erlitten hatten, halb nackend durch das Joch getrieben wurden, ein Jeder nach seinem Range abwärts, und zuletzt wurde eine Legion nach der andern diesem Schimpfe ausgesetzt.“ Die *Römer* und mehrere andere Völker pflegten die Ueberwundenen, die sie durch das Joch getrieben, zu verkaufen, oder als Sclaven zu behalten, oder auch mit Schimpf fortzujagen. Als *L. Papirius* Consul die *Samniter* schlug, liefs er siebentausend Gefangene durchs Joch treiben. *Quintius Cincinnatus* hatte diese beschimpfende Behandlung gegen Gefangene am ersten aufgebracht, wie schon im Capitel von den Pflügen weitläufiger angezeigt worden.

Nach einigen alten Münzen, wovon ich eine in Tab. IV. B. F. 1 aufgezeichnet habe, scheint es, dafs man zuweilen den Zugthieren das Joch an Halsriemen vor die Brust hieng, anstatt solches auf das Genicke zu legen; auf der obigen Münze sieht man ganz deutlich, dafs das Joch den zween pflügenden Ochsen an Hälslingen auf die Brust herunter hängt.

So sieht man noch im *Elsafs* einige zweyrädrige Bauernwägen, deren Deichsel auf einem sogenannten Tragscheitel ruhet, welches den zwey Pferden am Halsriemen vor der Brust hängt; auch in *Holland* giebt es eine Art Joch oder Tragscheitel (worauf die Deichsel liegt), welches den Pferden quer unter den Bauch gehängt wird. Obgleich die Pferde an Stranggeschirren, und nicht an diesen Tragscheiteln ziehen; so kann dieser Gebrauch des Querholzes oder Tragscheitels doch noch von den ehmaligen Jochen der Römer herrühren, wenn er nicht selbst schon in den ältesten Zeiten in diesen Ländern einheimisch waren.

Den Rindern wurde das Joch meistens, wie noch in *Italien* gebräuchlich, auf den Hals gelegt; in einigen Gegenden hatte man jedoch die Gewohnheit das Joch an die Hörner zu befestigen, wie man aus *Columella* Lib. II. Cap. 2 vernimmt, wo er sagt: „Die Ochsen müssen bey der Arbeit fest angejocht wer-

den, damit ihre Hälse nicht locker seyen, und das Joch besser auf dem Genicke sitze. Dieses ist die beste Art anzuspannen, denn die in einigen Provinzen übliche Art, ihnen das Joch an die Hörner zu befestigen, ist fast allgemein verworfen, und mit Recht; denn das Vieh kann mit dem Halse und der Brust mehr ausrichten als mit den Hörnern."

Irrig ist es zu glauben, dafs das Joch zuerst auf die Thiere gebunden, und dann solche unter die Deichsel geführet worden. Denn das Joch war jedesmal zuerst an die Deichsel befestiget, und dann erst wurden die Pferde darunter geführt, wie man aus folgenden und mehreren andern Stellen vernimmt. Ilias L. V. heifst es: „Die schöne *Hebe* befestiget an das Ende der Deichsel das ganz übergoldete Joch, welches sie mit den golddurchwirkten Jochbinden von künstlicher Arbeit schön umschlang." Als nun der Wagen ganz hergerichtet war, fügte die kampfsüchtige *Juno* ihre muthigen Rosse selbst unter das Joch. Eine schöne deutliche Beschreibung der Jochbespannung liefert *Homer* ferner in der Ilias: „*Priamos* hiefs seine Söhne ihm den Korbwagen sogleich ausrüsten, und sie trugen schnell aus der Halle den rollenden Wagen der Mäuler, schön und neugefügt, und banden den Korb auf den Wagen; huben sodann von dem Wandzapfen das Joch der Mäuler, von Buchsbaum, schön geglättet, und mit seinen Knöpfen und vertieften Einschnitten wohl versehen; sie brachten zugleich mit dem Joche seinen Riemen, neun Ellen lang ($13\frac{1}{2}$ Schuh), legten es auf die wohlgeglättete Deichsel, vorne am äufsersten Ende, und fügten den Ring auf den Nagel, dreymal umschlangen sie des Joches hervorragende Knöpfe, banden es gerade und fest, und knüpften unten die Schlinge. Nachdem der Wagen beladen, fügten sie daran die stampfenden Mäuler." S. Tab. II. am Pflug Nr. 1. ein ächt *griechisches*, ähnliches Joch). Hier kommt ein Ring vor, welcher an die Deichsel geschoben, und mit dem Nagel oder dem Vorstecker am Platz gehalten wurde; wie es noch heut zu Tage an vielen Ochsen-Jochen üblich ist. Allein nicht alle Joche hatten diesen Ring, und ein jedes Land hatte seine besondere Art sowohl in der Gestalt der Joche als in der Befestigung. Das lange Band oder Riemen, womit das Joch in der Mitte umschlungen war, diente nicht allein, solches an die Deichsel zu befestigen, sondern auch zu verhindern, dafs es nicht so leicht zersplittere, wie dieses oft der Fall war, und wovon man in *Homers* Ilias eine Menge Beweise findet.

Appian erzählt: „Als *Proserpine* mit ihrem Wagen durch einen kleinen Bach fahren wollte, zerbrach ihr das Joch; daher dieser Bach nachher *Zygastes* genannt wurde; denn Zygos bedeutet auf *Griechisch* ein Joch." Das Joch lag gewöhnlich auf der Wagendeichsel, und nicht die Deichsel auf dem Joche;

vermuthlich defswegen, weil die oben liegende Deichsel sowohl durch ihr Gewicht, als durch das beständige Reiben, die Mitte des Joches bald würde ausgeschliffen und zerbrechlicher gemacht haben; da hingegen die Deichsel, wenn sie unter dem Joche befestiget war, niemals diese nachtheilige Wirkung auf solches ausüben konnte. Bey den Vorderjochen aber wurden die Vorleg- oder Verlängerungs-Deichseln oben darauf gelegt (wie Tab. IV. B. Fig. 10 weiset), weil diese sogenannten Deichseln nicht an dem Wagen fest angemacht waren, sondern nur an der äufsersten Spitze der eigentlichen Wagendeichsel vermittelst einer kurzen Schlinge, oder Knebelkettchens in den Ring eingehängt wurden, welcher an allen Deichseln solcher Art Fuhrwerke sich befand.

Nicht alle Joche hatten Jochbänder, sondern hiengen nur vermittelst eines eisernen, ledernen oder geflochtenen Ringes an dem Deichselnagel; dieser war entweder von Holz oder von Eisen, und war unentbehrlich, denn wenn auch das Jochband noch so stark um das Joch und die Deichsel geschlungen war, so konnte es doch an einem Berge, oder in Wegen, wo Gewalt erfordert wurde, leicht entschlüpfen, wenn es nicht durch den Deichselnagel zurückgehalten wurde. Obgleich Einige behaupten, dieser Zapfen oder Nagel seye auf der Mitte des Joches emporgestanden, und in diese hätte man die Deichsel, welche vorne nahe am Ende ein Loch hatte, eingehängt, so ist dieses eine Vermuthung, die weder mit den alten Abbildungen noch mit den Beschreibungen der alten Classiker übereinstimmet; sollte es aber einige dergleichen gegeben haben, so war ihr Gebrauch weder dauerhaft noch allgemein verbreitet. Eine ganz besondere Art Joche war auch bey den *Egyptern* üblich, wie man aus mehreren Abbildungen in dem oft erwähnten *Franz.* Prachtwerk, und Tab. III. B. Fig. 21 wahrnimmt, wo nämlich das Ende der Deichsel in das Joch eingezapft, und noch mittelst zweyer Seitenstützen befestigt ist. Allein dergleichen unbewegliche Joche konnten nicht auf den blofsen Nacken der Thiere gelegt, sondern mufsten auf schon erwähnten Jochsättelchen mit Wirbelzapfen verbunden werden.

Die Joche der Bigen oder anderer zweyspänniger Fahrwerke waren gewöhnlich mit sechs Ringen versehen, nämlich über jedem Pferde zwey Ringe, wodurch die Leitseile gezogen wurden, sonst hätten sich solche an den Zierrathen und Schnitzwerk am Ende des Joches angehängt oder verwickelt; zwischen diesen war über dem Nacken ein einzelner Ring, in welchen gewöhnlich der Halsriemen eingebunden, oder die Halfterriemen eingeschlungen waren. Die *Griechen* hatten die Gewohnheit, dafs sie die sehr langen Mähnen ihrer Streit- und Rennpferde niedlich zusammenflochten, und das Ende davon durch diesen Ring zogen, damit der zu grofse fliegende Haarbusch die Pferde im Laufe

nicht hindern, oder sich an etwas verwickeln konnte *). So lieset man Ilias 19ter Gesang Vs. 405: „*Xanthos*, das Streitrofs, neigte das Haupt; ihm entsank die blühende Mähne wallend hervor aus dem Ringe des Joches, und erreichte den Boden;“ und Ilias L. V giebt Mad. *Dacier* eine Stelle ins *Französische* mit folgenden Worten: „Alors la vénérable fille du grand *Saturne* va préparer elle même ses Chevaux, dont les Crins mis en tresses etoient relevés avec des Anneaux d'or“ **).

Diese verschiedenen Jochringe findet man an den *Römischen* Gespännen selten angezeigt, obgleich sie an allen Pferdejochen vorzüglich seyn mufsten; jedoch siehet man in diesem Werke mehrere, besonders *Egyptische*, worauf die Ringe deutlich vorgestellt sind, wie z. B. Tab. III. Fig. 16. von einem Bilde genommen, welches *Winkelmann* in seinen Monumentis ineditis mittheilet; so auch B. II. Tab. LI. Fig. 2 an dem Joch der schönen, antiken, marmornen Biga, welche in dem Museo vaticano aufgestellt ist: hier stehen aber die Ringe unterwärts. Tab. III. Fig. 17 ist von einer alt-*griechischen* Vase abgenommen, die in der schönen Sammlung des *Dubois* Maisonneuve abgebildet ist; anstatt der Ringe sieht man auf dem Joche über dem Nacken eines jeden Pferdes eine doppelte Klammer, vermuthlich von Metall, wodurch die Leitseile liefen. Sogar auf alten *Hetrurischen* Friesen von gebrannter Erde (terra cotta), die bey *Veletri* ausgegraben wurden, bemerkt man an mehreren Bigen-Gespännen die Jochringe sehr deutlich (wie auf Tab. XXVIII und XXXI.). Tab. VI. Fig. 2 ist eines der ältesten und einfachsten Prügeljoche, woran das doppelte Halsband zu bemerken ist, und Tab. III. B. Fig. 3 ist ein hölzernes, ganz gerades Pferdejoch, von einer *Römischen* Lampe des Bellori genommen. Fig. 8 und 9 dieser Tafel sind gemeine Ochsenjoche (mit starken ledernen Halsriemen), welche ohne Jochriemen nur mit dem hart ledernen oder eisernen Jochringe an die Deichsel gefügt, und mit dem Vorsteckнagel darauf befestigt wurden. Fig. 8 ist von einem Ochsengespann auf der Säule des *Theodosius* in *Constantinopel* (s. Tab. XX. Fig. 1 und 2.) und Fig. 9 von dem Bild Tab. VI. A. Fig. 1. Die Fig. 11 und 15, die sich auf der *Trajanischen* Säule befinden, haben statt der ledernen Riemen eiserne Jochketten. Fig. 14 ist ein Ochsenjoch mit hölzernen Halsbändern (Numellae), dergleichen man noch viele in *Italien* antrifft, und Fig. 20 habe ich

*) Den Streit- und Renn-Pferden aber, welche keine volle üppige Mähne hatten, wurden die Kammhaare stumpf abgeschoren, wie man auf einer Menge Abbildungen bemerken kann.

**) *J. H. Vofs* übersetzt diese Stelle: „Sie eilt, ihre goldgezügelte Rosse anzuschirren.“

nach einem kleinen goldenen Joch abgezeichnet, welches sich nebst einem andern ähnlichen, an einer goldenen Zierkette befindet, woran noch eine Menge verschiedener Werkzeuge hängen: diese Kette wurde nebst mehreren alterthümlichen Gegenständen in *Siebenbürgen* gefunden, und ist nun im K. K. Antiken-Cabinet in *Wien* zu sehen. Eine ähnliche Phalere findet sich an dem marmornen Bilde eines Opferknaben in dem Museo clementino zu *Rom.* (S. B. II. Tab. LXXXVII. Fig. 11.)

Capitel V.

Von den verschiedenen Arten der Bespannung.

Die ältesten Völker hatten Wägen zu einem Pferde, so wie zu zwey, drey und vier neben einander gespannten Pferden; indessen bey Ackerfuhren und an Lastwägen wurden nach Verhältnifs der Last öfters zwanzig und noch mehr Zugthiere vorgespannt, welche paarweise vor einander liefen, aber nicht neben einander; wiewohl man in der Geschichte auch Beyspiele findet, dafs man fünf, sechs, sieben und zehen Pferde in einer Reihe neben einander spannte. Diefs geschah dann nur um des Ungewöhnlichen willen bey ausgezeichneten Aufzügen und bey feyerlichen Gelegenheiten; es war aber sonst nie allgemeiner Gebrauch oder eine Regel für die Bespannungsart.

Die erste und einfachste Bespannung war die mit einem Joche und zwey Zugthieren an der Deichsel; diese Bespannung diente gewöhnlich an zwey- und vierrädrigen Wägen sowohl zur Bequemlichkeit der Vornehmen, als zum Nutzen des gemeinen Lebens. Auch die Streitwägen der Alten und ihre Rennwägen, deren sie sich bey feyerlichen Gelegenheiten bedienten, waren meistens nur mit zwey Pferden bespannt. Wollte man aber mit vier Pferden über Land fahren, so wurden noch zwey Zugthiere zusammengejocht, und vermittelst einer Vorlegdeichsel oder einer Stange an das Ende der Wagendeichsel eingehängt, so dafs die Zugthiere paarweise vor einander liefen. Nachher bediente man sich statt der Vorlegstangen oder Anhängdeichseln, welche bey dem schnellen Umwenden zu unbequem waren, starker, besonders dazu verfertigter Stricke von Weiden, Ginster oder spartum, oder vom Baumbaste geflochten. Oefters liefs man auch ein Pferd voranlaufen, wenn man mit dreyen fuhr, dieses lief dann an keiner Deichsel, sondern zog frey voraus an Strängen.

Clisthenes, Regent von *Sicyon* im *Pelopones* soll wegen Bequemlichkeit im Schnellfahren zuerst erfunden haben, die Vorderpferde als Strangpferde neben den Jochpferden rechts und links herlaufen zu lassen, wie *Isidorus* behauptet, und dafs die Quadrigen anfänglich zwey Deichseln neben einander gehabt hätten, doch so, dafs Raum genug für zwey Pferde zwischen beyden war; an jeder Deichsel war ein Joch für zwey Pferde, also konnten vier Pferde neben einander laufen. *Salmasius* (ad Solinum p. 630) legt diese Stelle eben so aus; aber es ist glaublicher, dafs *Clisthenes* diese Bespannungsart blos in seiner Gegend einführte, weil *Homer*, der ungefähr dreyhundert fünfzig Jahr vor dem *Clisthenes* lebte, an mehrern Orten schon der nebengespannten oder Seilpferde an einer Deischsel erwähnt, und diese Art also nicht mehr konnte von letzterem erfunden worden seyn. Tab. XXII. F. 1 stellt eine Quadriga mit zwey Deichseln vor, welches äufserst selten ist. Der Verfasser hat das Bild von einer alt-*griechischen* Vase der Gräfl. *Lambertischen* Sammlung in Wien abgezeichnet, welche nun mit dem K. K. Antiken-Cabinet vereinigt worden ist *).

Wiewohl die Meinung der Gelehrten über die Bespannung der *Homerischen* Trigen und Quadrigen, oder der drey- und vierspännigen Renn- und Streitwägen sehr verschieden ist, so kann dennoch für gewifs angenommen werden, dafs der Gebrauch der Trigen, so wie der Bigen und Quadrigen schon in den ältesten Zeiten bekannt war.

Einige ausgezeichnete Numismatiker wollen zwar behaupten, es habe gar keine Trigae, oder Dreyspänner gegeben, denn die wenigen alten Münzen, die man von dieser Art Fuhrwerken habe, seyen nicht deutlich genug ausgedrückt; auch sey es möglich gewesen, dafs zu jenen Zeiten, wo die Münzen noch nicht geprägt, sondern mit dem Hammer ausgeschlagen wurden, solche öfters durch einen Prellschlag verschoben und doppelt gezeichnet werden konnten. Allein dieses dürfte blos der Fall seyn auf einigen wenigen Münzen, wo alle drey Pferde die nämliche Stellung haben, und dann müfsten die Umschrift, die Räder und der Wagen ebenfalls hin und wieder doppelt erscheinen. Der Gebrauch dieses Fuhrwerks wird durch das Zeugnifs *Homers* und anderer Schriftsteller an vielen Orten bestätigt; dennoch behaupten Einige, es hätte im *Trojer* Kriege weder Trigen noch Quadrigen gegeben, und *Scheffer* selbst, der viel von den Fahrwerken der Alten geschrieben hat, und eingestehet, dafs bey dem *Griechischen* Heere auch Trigen üblich waren, versichert, dafs das dritte Pferd allein am Strange vorausgelaufen, und nicht nebenan ge-

*) Diese Quadriga scheint eine jener eisernen Streitwägen zu seyn, deren zuweilen in der Geschichte erwähnet wird.

in Palat. Lougsor Thebæ Aegypt.

J. C. Ginzrot del.

F. T. Weber sculp.

spannt gewesen sey. Hier folgen einige Stellen aus *Homers* Ilias VIII. 80, welche das Gegentheil beweisen.

„*Nestor* allein noch stand ungerne, weil ihm verletzt war ein Rofs, grad in die Scheitel des Hauptes. Angstvoll bäumt es empor, und verwirrte, sich wälzend, die andern Rosse; während der Greis die Stränge dem Nebenrosse mit dem Schwert abzuhauen sich erhub."

An diesem Wagen waren also mehr als zwey Rosse, sonst hätte das verwundete nicht die Andern verwirren können; auch heifst es, das Nebenrofs, und nicht das vorauslaufende fiel, und weil er die Stränge durchhieb, so beweiset dieses ebenfalls, dafs es ein Nebenpferd und keines von den Jochpferden war, welche blos an der Deichsel, nicht aber, wie schon bemerkt worden, an Strängen zogen.

Noch bestimmter bestätigt diese Meinung die Stelle Ilias XVI. 466: *Automedon* führt in das Joch die hurtigen Rosse *Xantos* und *Balios* her, die rasch hinfliegen wie Winde; nebengespannt liefs er dann den muthigen *Pedasos* wandeln. — *Sarpedon* verfehlet ihn selbst mit der blinkenden Lanze, doch stürmt er dem Rofs *Pedasos* rechts in die Schulter den Speer."

Hieraus darf man schliefsen, dafs unmöglich der *Pedasos* vorausgespannt war, sonst müfste *Sarpedon* ein äufserst schlechter Schütze gewesen seyn, weil er auf den *Automedon* zielte, und das Rofs *Pedasos* traf, dessen Schulter als Vorspannpferd wenigstens vierzehn Schuhe weit von dem Vorderrande des Kastens, worauf *Automedon* stand, entfernt gewesen wäre; da er aber von der rechten Seite angriff und *Automedon* verfehlte, so war es wohl möglich, dafs der Speer entweder vom Schilde abprellte, oder geradezu in die rechte Schulter des *Pedasos* flog, welcher, wie ich vermuthe, links angehängt war, wie alle Seilrosse an den Streitwägen.

„Es röchelte schwer aufathmend, stürzte dann in den Staub mit Geschrey, und das Leben entflog ihm. Jene (die Deichselpferde) sprangen zerscheucht, und es knarrte das Joch, und die Zügel verwirrten sich, als im Staube das Nebenrofs sich herumwarf, doch *Automedon*, schnell das geschliffene Schwert von der nervigten Hüfte sich reifsend, naht und zerhieb den Strang des Getödteten nicht unentscheidend, und nun stellten sich beyde wieder, und liefen gerade in den Seilen," nämlich in den Leitseilen oder Zügeln, die, wie *Homer* bemerkt, verwirrt waren; nicht aber in den Strängen, weil die Joch-

pferde keine Stränge hatten, wie schon erinnert worden; obgleich einige Uebersetzer das *griechische* Wort hryter durch Zugstrang übersetzen, welches hier aber nicht der Fall seyn kann, sonst hätte *Homer* den zerhauenen Strang des *Pedasos* mit eben dem Worte bezeichnet. Hier können also nur die Leitseile, die Leitflechten, oder die Leitriemen verstanden werden, welche wieder gerade gerichtet werden mufsten, nachdem das Leitseil des todten Pferdes weggenommen war.

Dafs die Jochpferde keine Zugstränge hatten, kann deutlich aus folgender Stelle wahrgenommen werden; Ilias XXIII. 392. „Das Joch des *Eumelos* zerbrach während dem Rennen, wild aus einander sprangen die Stuten vom Wege, und die Deichsel scharrte sich in die Erde; indessen trieb *Tydeus* Sohn schleunig seine stampfenden Rosse vorbey.“ Es ist daher gewifs, dafs, wenn die Jochrosse auch noch an Strängen gezogen hätten, sie den Wagen fortgerissen, und die im Boden eingescharrte Deichsel zerbrochen, und den leichten Wagen zertrümmert haben würden. Dieses geschah aber nicht, sondern *Eumelos* wälzte sich neben dem Rade, also blieb der Wagen stehen, denn *Tydeus* Sohn fuhr ihm vorüber, und obgleich verwundet, fügte *Eumelos* doch die Pferde *) wieder an den Wagen, nachdem er ein neues Joch angemacht, oder das zersplitterte in Eile zusammengebunden hatte, und langte noch mit den andern, wiewohl der letzte von allen, an. Der Wagen des *Eumelos* war eine Biga, und nur mit zwey Stuten als Jochpferden bespannt.

Auch Ilias III. 16: *Hectors* Pferde reifsen aus, eine unzählige Menge anderer zerbrechen ihre Deichseln, und lassen die Wagen in diesen übeln Wegen zurück.“ Dieses waren lauter Bigae, oder Zweyspänner; wie die Deichsel abgerissen war, so mufste der Wagen liegen bleiben, welches aber nicht der Fall mit Trigen oder Quadrigen gewesen wäre, denn diese würden alsdann ohne Deichsel durch die Seitenpferde oder die Funales an den Stricken so lange fortgeschleift worden seyn, bis entweder die Stränge zerrissen, oder der Wagen in Trümmer zerflogen wäre.

Dafs es Quadrigen im *griechischen* Heere gab, deren sich aber vorzüglich die Vornehmsten bedienten, wird Niemand bestreiten, der die Schriften *Homers* öfter mit Aufmerksamkeit durchgelesen hat. Die Quadrigen wurden zur Zeit des *Trojischen* Krieges sowohl im Streite, als bey den feyerlichen Wettrennen gebraucht, die damals schon, selbst im Lager, mitten in dem Getümmel des Krieges statt hatten. In *Homers* Odysse XXIII. Gesang Vs. 81 heifst es: „Jetzt, wie auf ebener Bahn vier gleichgespannte Hengste;“ und in Ilia-

*) Deren Leiten er noch immer fest hielt.

de XLI.: „Der Vater des *Nestor* schickte nach *Elis* vier Rennpferde mit ihrem Wagen, um dort Wette zu laufen, und um den Preis zu ringen, der ein goldener Dreyfufs war.“ Ferner im VIII. Buch, redet *Hector* seine vier Pferde vom Wagen herab mit folgenden Worten an: „Du *Xantes*, und du *Podargos*, und du *Aethon*, und du edler *Lampes*; jetzt habt ihr Gelegenheit, wo ihr mir alle die Sorgfalt zahlen könnt, die meine Gattin *Andromache* für euch trug, wenn sie selbst euch jeden Tag mit dem Brod und dem Weine von meinem Tische bediente,“ Hieraus erhellt es deutlich, dafs *Hectors* Wagen eine Quadrige war, denn er würde nicht vier Pferde, jedes besonders, angeredet haben, wenn er nur eine Biga geführt hätte.

Schon lange vor den *Griechen* waren die Quadrigen bey andern Völkern bekannt; denn *Herodot* sagt in seinem Buche *Melpomene*: „Vier Pferde anzujochen lernten die *Hellenen* (Griechen) von den *Libyern*.“ In den frühesten Zeiten schon wurde der Sonnenwagen mit vier in einer Reihe angespannten Pferde vorgestellt, welches beweiset, dafs diese Bespannungsart sehr lange vor den *Griechen* im Gebrauche war; im 2ten Buch der Könige heifst es: „*Josias* liefs die Rosse abnehmen, welche die Könige *Juda* am Eingange des Tempels zu *Jerusalem* der Sonne gesetzt hatten; die Wägen der Sonne aber hiefs er mit Feuer verbrennen.“ *Cicero* de nat. Deor. Lib. 3 sagt: „*Minerva*, welche die *Arcadier* Coria nennen, wird von diesen als die Erfinderin der Quadrige bezeichnet.

Wenn es also klar ist, dafs es schon in dem *Trojischen* Kriege Quadrigen gab, warum wollte man nicht annehmen, dafs man sich auch der Trigen oder Dreyspänner bedient habe. Es konnte nicht ein jeder vier Pferde halten; wer also nur drey hatte, wollte auch damit fahren; denn wenn ihm eines verwundet oder getödtet wurde, so blieben ihm doch noch zwey übrig, um das Joch (einer Biga) zu tragen.

Der Zweck der Quadrigen im Kriege war hauptsächlich, die Wirkung dieser Streitwägen schrecklicher zu machen; denn wo vier Pferde neben einander am Wagen gespannt in einen Haufen Feinde einstürzten, da war gewifs der Schrecken und der Schade gröfser, als bey dem Eindringen einer Bige; derselbe Fall war bey der Trige, deren Zweck ganz vernichtet worden wäre, wenn man, wie einige Gelehrte behaupten, das dritte Pferd voraus, und nicht nebenhin gespannt hätte.

Wie konnte im Getümmel der Schlacht ein Wagenlenker ein solches einzelnes vorgespanntes Pferd nach Willen bemeistern? Denn war es zu

kurz in den Strängen, so zertraten ihm die Jochpferde beständig die Hinterfüfse, lief es aber in langen Strängen, so konnte es nur die Leitung des Fuhrwerks erschweren und verwirren, dem Feinde aber nie schädlich werden. Man hatte ja schon das Beyspiel an den Quadrigen; dafs es besser sey, die Nebenpferde mit Strängen an die Seiten der Jochpferde zu spannen, als sie vorauslaufen zu lassen; und wurde eines von den vieren getödtet, so mufste man gewifs mit den übrigen dreyen fahren, und dieses war ja dann doch eine Triga.

In *Homers* Odysse IV. 590 heifst es: „Wohl, dann schick ich dich heim und schenk' dir köstliche Gaben, drey Rosse und den Wagen mit prangender Kunst." Dieses war also eine Trige, sonst müfste es heifsen, zwey oder vier Rosse. *Onuphrius Panvinus* liefert mehrere Inschriften von Rennsiegen mit Trigen.

Die Bespannungsart war bey den Trigen wie die der Quadrigen, doch mit dem Unterschiede, dafs im Kriege das dritte Pferd links angespannt war, bey Wettrennen aber lief es an der rechten Seite.

Die Beschirrung aber der Bigen geschah auf folgende Art: Das Joch, von welcher Form und Gattung es auch war, lag entweder auf dem blofsen Nacken, oder auf besondern Jochkissen, oder auf eigens dazu gewölbten Bögen oder Sättelchen, dergleichen man Tab. IV. A., und besonders an den *Egyptischen* Streitwägen von verschiedenen Arten bemerkt; die hölzernen Schaufeljoche lagen meistens auf dem Nacken, und bedurften der besondern Jochbögen oder Jochsättelchen nicht; weil die Ende derselben schon für sich dergleichen Sattelbögen bildeten, wie man auf eben erwähnter Tafel Fig. 2 und Fig. 6 eine solche ganz einfache Bejochung sieht, die auf den Basreliefs an dem Pallaste *Louqsor* zu *Theben* in *Egypten* (so wie eben da die Fig. 1 und viele andere, die in diesem Werke vorkommen) in Stein ausgehauen sich befindet. Auf jedem der Jochbögen Fig. 6 sitzt ein länglichtrunder metallener Ring, durch welchen die Zügel laufen. Dergleichen Schlüssel oder Zügelringe bemerkt man besonders auf den *Egyptischen* Jochen oder Jochsättelchen von mancherley zierlichen Formen; so wie die daran befindlichen Hacken, und andere metallene Verzierungen, welche beweisen, dafs sie auf Holz befestiget seyn mufsten, und nicht auf die Riemen oder Decken angeheftet waren, wie Einige dafür halten. Hiedurch wird dann auch erwiesen, dafs den Alten der Sattelbaum an Reitsätteln gewifs nicht unbekannt war, da sie ihn schon an Jochen anzuwenden wufsten. Besonders mufsten die eisernen Joche, die in

metallenen Zapfen-Ringen spielten *), auf solchen Sättelchen, als auf einem festen Tragpunkte, ruhen, wie man an Fig. 1. 3 und 4 bemerkt. Dergleichen Joche konnten jedoch nur an äufserst leichten Wägelchen dienen, und die gemeinen hölzernen Joche, oder die, wie Fig. 5, waren an schwereren Fuhrwerken der Dauerhaftigkeit wegen vorzuziehen. Die Alten, die dieses auch wufsten, haben daher von der innern Seite der Jochsättelchen oder von den Brustriemen aus, zwey Zugriemen gegen die Mitte der Deichsel laufen lassen, an welcher sie befestigt wurden, damit nicht die ganze Last an den Jochzapfen allein zog; wie man an Fig. 7 (in Louqsor, Theben, *Franz.* Prachtwerk über *Egypten)* abgebildet findet.

Das gemeine Joch wurde durch den Bauchgurt am Platze gehalten, und fest angezogen, damit die Pferde es nicht abschütteln, oder darunter wegspringen konnten. Dieser Gurt war von starkem Leder, ungefähr vier Zoll breit; zuweilen war er auch von Seide, mit Purpur, Gold oder Silber durchwirkt, oder mit kostbaren Steinen besetzt, so wie der Halsriemen; wie man aus einer Menge Abbildungen und angeführten Beschreibungen in diesem Werke einsehen kann: einige giengen im Ganzen rings um den Vorderbauch, gerade hinter den Schultern, andere waren inwendig am Joche an einem Ende befestigt, und wurden auswendig am äufsersten Ende des Joches mit ledernen Schleifen oder Bindriemen angezogen, wie Tab. IX. Fig. 4. u. Tab. XXXI. F. 1 u. 2. Zuweilen aber wurden sie mit Knöpfen von Metall, wie Tab. XXVI. Fig. 9 auf der auswendigen Seite zusammengefügt. Diese Knöpfe oder Buckeln öfters von ungeheurer Gröfse, wurden in alten Zeiten bey allem Riemwerk, sowohl an Zäumen, Zügeln, als bey dem übrigen Pferdezeug statt der Schnallen, und auch blofs als Zierrath, wie man besonders an den *Egyptischen* und *Persischen* Beschirrungen bemerken kann, angebracht **) Die Bauchgurten der Zugpferde hiefsen bey den *Griechen* Maschalisteres, wie *Hesychius* versichert. und *Pollux* sagt: „Die Riemen, welche unter den Schultern der Pferde herumgehen, heifsen maschalisteres." Die *Römer* nannten diesen Riemen balteum, balteus, lorum und cingula; der Gurt half aber Nichts zum Voranziehen, sondern nur bergabwärts diente er, das Joch aufzuhalten, dafs es sich nicht von der Deichsel über den Hals schob. In bergichten Gegenden hatte man überdiefs noch vollständige Hinterzeuge (Postilena ***), dergleichen auf Tab. XVII. A. Fig. 5 ein doppeltes an einem *Persischen* Gefährt abge-

*) Wie noch an den *Engl.* oder *Franz.* Cabriolets à Pompe.

**) S. 2te B. *Mos.* Cap. 28. von dergleichen Zierknöpfen, Granatäpfeln, u. s. w.

***) Der Schweifriemen hiefs subcaudale.

bildet ist. Wo blos ebener Boden war, da gab es auch wohl gemeine Fuhrwerke, wo das Joch nur an den Halsgurt oder Brustriemen befestigt war.

Die Halsriemen, welche in alten Zeiten statt der Kummete gebraucht wurden, waren an beyden Jochpferden viel stärker als an den daneben laufenden Seilpferden. Man sehe Tab. XXXII. Fig. 2. Sie waren meistens von zweyfachem starkem Leder, oder mit einer schmälern Oberlage von starkem Leder besetzt, und zuweilen ausgefüttert. An diesen zog eigentlich das Thier, und ohne sie konnte der Wagen am Joche nicht fortgezogen werden. Gewöhnlich war der Halsgurt mit dem Bauchgurt vermittelst eines Sprungriemens vereinigt, welcher von der Mitte der Brust zwischen den Vorderfüfsen an den Bauchgurt lief: obgleich dieses nöthige Stück nur selten an alten Abbildungen zu entdecken ist, so war es doch allgemein üblich; denn es verhinderte, dafs der Bauchgurt nicht zurückweichen, und dafs der Halsriemen nicht über sich steigen, und die Kehle drücken konnte. Tab. IV. A. Fig. 1 ist ein solcher Sprungriemen sehr bestimmt angezeigt.

Der Halsriemen oder Brustriemen war an den gemeinen Wagen- oder Zugpferden theils von Leder, von Gurte, von zusammengeflochtenen Strickchen, von Pfriemen, Ginster, Bast, oder von mancherley Arten Kettenwerk, wie auf Tab. VIII und IX. F. 3 und 6 zu sehen ist.

Das Geschirr der Nebenpferde an den Trigen und Quadrigen war leichter im Lederwerk, als das der Jochpferde, und bestand aus einem leichten Halsriemen, und einem breiten Bauchgurt; beyde waren auf jeder Seite mit einer schräglaufenden Strangstrupfe vereinigt, an deren Ende hinter dem Bauchgurt ein Ring war, wodurch die Strangseile gezogen wurden. Auch gab es dergleichen Nebengeschirre mit einem kleinen kurzen Joche, woran der Brust und Bauchgurt, so wie auch die Zugstränge befestiget waren; denn da die *Römer* keine andere Bespannungsart aufser dem Joche kannten, so glaubten sie, dafs auch die Nebenpferde (Funales) besser an einem Joche zichen, besonders an schweren Wägen; Tab. IV. B. Fig. 8 scheint mir ein solches bejochtes Funalis zu seyn. Auf eben dieser Platte Fig. 11 ist ein beschirrtes Zugpferd, welches ich für ein Funalis ansehe, denn die Beschirrung ist nicht die eines Reitpferdes, überdiefs bemerkt man noch sehr bestimmt einen Seitenstrang, der von dem Nacken rückwärts gegen den hintern Schenkel läuft; dieses Bild ist von einer *Gallischen* Silbermünze mit der Umschrift *ICALED*, die sich in dem königl. Münzcabinet in München befindet. Andere hatten statt der Stricke ganz lederne Stränge oder Riemen, die von dem Halsbande über den Gurt in einem Stück bis hinten hinaus an die Achse

J. C. G. (ex Urna Fontis Hortis Vatican.) Seitz sc.

liefen *). An denselben befand sich am äufsersten Ende ein Ring, welcher in einen Hacken gelegt ward, der am Vorderrande der Achse hinter dem Vorstecker hieng, und abgenommen werden konnte, wenn man ohne Nebenpferd fuhr. Hinter dem Rade inwendig an der Achse war auch ein Hacken befestigt, woran der zweite oder innere Strang eingelegt ward. Oefters hatten auch dergleichen Funalen Hinterzeuge von Leder, oder nach heutiger Sprache sogenannte Donausielen von einem Holzreif, mit einem Ringe in der Mitte, in welchen der Strang eingezogen war. Diese hölzernen Arschreife oder Sielen **) sieht man noch häufig längs den Ufern der Donau von *Ulm* in *Schwaben* bis an ihre Mündungen in der *Türkey* an den Rossen, welche die Schiffe Strom-aufwärts ziehen, woraus sich zugleich muthmafsen läfst, dafs diese Bespannungsart von Funalen nicht von *Ulm* nach dem *Orient*, sondern von dort nach *Schwaben* gekommen. S. Tab. IV. A. Fig. 9. Man liefs aber gewöhnlicher die Seilstränge gleich hinter dem Pferde in der erfoderlichen Entfernung zusammengehen, und in einen einzigen Strang an die Achse laufen, deren Ende wie ein Knopf hervorstand, um welchen man den Strang mit einer Schleife schlang; oder man band nur ein einzelnes Seil an ein Hälsling, welches man dem Rofs über den Kopf warf, wie man noch heutiges Tages in vielen Gegenden, besonders in *Rufsland*, sieht. S. Tab. IV. A. Fig. 8. Hiervon sagt *Claudian* B. I. in Rufus v. 344 unter der Person des *Mars*: *Pavor* umschlinge die Knoten an den Rädern." Aufser diesem verschiedenen Riemen- oder Geschirrwerke waren die Pferde zwischen den Köpfen mit kurzen Koppelzügeln vereinigt, damit sie sich nicht von einander trennen konnten, sondern in einer gehörigen Entfernung neben einander laufen mufsten; diese Koppelzügel sind aber nur äufserst selten auf alten Abbildungen anzutreffen, und auch da ziemlich undeutlich ausgedrückt.

Pollux erwähnt solcher Koppelriemen L. I. Cap. 10: „Diese Verbindungsriemen heifsen mesatios, sie dürfen aber nicht mit dem mesation verwechselt werden, welches ein Stück des Wagens ist." S. Tab. V. Fig. 1. E.

Die Abbildung Fig. 1. Tab. IV. A. ist unstreitig eine der ältesten und vollständigsten Vorstellungen der Beschirrung, Zäumung und Verzierung

*) S. B. II. Tab. XL. von einem silbernen Gefäfs, im *Herculan* gefunden, und bey *Montfaucon* beschrieben.

**) Nach der Elsasser, und Sille nach der Zipser und der Donauschiffer Mundart.

eines *Egyptischen* Streitwagenpferdes, woran der Kopfputz von Straufsenfedern zu bemerken, so wie die Zäumung, das Gebifs, die eisernen Aufsatzstängel, (statt der gewöhnlichen ledernen Aufsatzzügel,) das Jochsättelchen, dessen Schlüssel, Hacken, und Filzdeckchen, der Bauchgurt, das breite Brustblatt, der Sprungriemen, die Zierschleifen, der zur Seite hängende Zierrath oder Stallwerkzeug mit einem Thierkopf, die Kopfhaube, die Streitdecke, das Hinterzeug u. s. w., welche Beschirrung, wenige Theile ausgenommen, auch an jedem andern schönen zweyrädrigen Gefährte sich schon hinlänglich ausgezeichnet hätte.

Die Bespannung einer *Röm.* Quadriga, Tab. XXXII. Fig. 2, ist ebenfalls eine der deutlichsten dieser Art; das Original befindet sich im Pallaste *Barberini*, wo sie der berühmte *Santo Bartholi* abgezeichnet hat. Ehemals war dieses schöne Basrelief noch an der Porta Nomentana, wo es der gelehrte *Phil. Rubenius* mit vieler Genauigkeit und Fleifs abzeichnete. Von dieser schönen Zeichnung habe ich meinen Abrifs entlehnt, weil die ältesten Abbildungen noch am besten erhalten sind; aber auch hier fehlen die Stränge, und einige Stücke der Zäume. Selten findet sich eine vollständige Abbildung; bald fehlt der Gurt oder der Brustriemen, der Zaum, die Zügel, oder das Gebifs, die doch alle unentbehrlich waren, aber der Kenner weifs, dafs die Künstler der Alten alle gebrechliche freystehenden Stücke ganz wegliefsen, weil sie nicht mit der übrigen Masse der zerstörenden Zeit trotzen konnten. Der wifsbegierige Beobachter mufs sich also selbst diese zerstreuten Stücke zusammentragen, um sich endlich ein vollkommenes Ganzes daraus bilden zu können.

Diese Brust- oder Halsriemen wurden an beyden Enden, welche gegen das Joch zuliefen, entweder mit Bindriemen, oder mit den schon beschriebenen Knöpfen und mit Knopflöchern in einen Ring am Joch über den Nacken des Pferdes befestigt. Andere wurden mit flachen Zugriemen in die am Joche besonders dazu eingekerbten Ringe oder vertieften Räume umschlungen; auch sieht man solche, wie Tabula XXVI. F. 9, die aus einem ganzen Riemen bestanden, der rings um den Hals lief, und auf der äufsern Seite mit den Knöpfen in gehöriger Weite geschlossen, über den Nacken aber mit einem Riemen in den Jochriemen gezogen wurde.

Die *Griechen* nannten diese Brustriemen, Lepadna. *Hesychius* und *Eustathius* sagen: „Lepadna sind breite Riemen, mit denen die Hälse an

das Joch gebunden werden.“ *Lateinisch* heifst der Brustriemen, Pectorale *) und auch nur Collare. Zuweilen sieht man auch zwey Halsbänder über einander; wie Tab. VI. F. 2. Diese mögen an schweren Fuhrwerken von besserer Wirkung gewesen seyn.

Die vorzüglichste Art, die Joche anzubinden, scheint die mit Bind- oder Zugriemen gewesen zu seyn, weil man von dieser Art mehr Vorstellungen findet, als von jener mit Knöpfen. *Curtius* Lib. IV, 15 sagt: „Die Pferde hatten durch die viele Bewegung mit dem Nacken das Joch abgeworfen;“ sie mufsten also die Heftriemen abgerissen haben, oder diese lösten sich durch das unruhige Hin- und Herschütteln selbst auf. Den Pferden und den Mauleseln wurde das Joch auf den Nacken gelegt, den Ochsen aber auf den Hals. Im Buche *Jes.* Sirach, Cap. 33. v. 27. steht: „Das Joch und die Deichsel beugen den Hals, — und in *Homers* Odysse 15ter Gesang: „Sprach's und schwang auf die Rosse die Geifsel, und den ganzen Tag ward ihnen das Joch um den Nacken erschüttert.“ Dieser Theil wird von einigen das Genick, von andern der Widerrifs oder Widerrofs genannt, *griechisch* Lophos, *lateinisch* gewöhnlich nur Collum, bestimmter aber Cervix. *Martial* sagt in dem Epigram auf den *Edilus:* „Der Nacken der Maulthiere ist vom Joche aufgerieben und wund;“ und *Columella* Lib. II. 2: „Es ist besser, die Ochsen an den Hals anzujochen, als an die Hörner.“

Die Pferde und andere Zugthiere liefen nicht weit von dem Wagen entfernt, sondern nur so viel, als nöthig war, um ungehindert im ausgestreckten Laufe rennen zu können, ohne mit den Füfsen den Kasten oder die Räder zu berühren, wie dieses aus *Iliade* XXIII. v. 518 erhellt, wo es heifst: „So weit das Rofs von dem Rade entfernt ist, wenn es gestreckten Laufes vor dem Wagen dahersprengt; hinten berührt es mit den Haaren seines Schweifes den umschienten Rand des Rades.“

Man darf sich daher nicht so streng und pünktlich an die alten Abbildungen von Basreliefs, Colonnen, Triumphbögen u. dgl. halten, wo die Pferde und andere Zugthiere so kurz eingespannt sind, dafs sie mit den Hinterfüfsen oft bis über die Mitte des Rades zurückstehen. Der Künstler war

*) Wird gewöhnlicher von dem eisernen Brustblatt an Pferdepanzern gesagt, so heifst auch der leichte Brustharnisch oder Kürafs der Reiter.

meistens auf einen gewissen Raum beschränkt, und um darauf alle ihm vorgeschriebene Gegenstände anbringen zu können, mufste Manches zusammengedrängt und verschoben werden. Ueberhaupt darf man selten auf diesen alten Bruckstücken weder die gehörigen Mafsverhältnisse, noch die nöthige Perspective suchen, die den Alten ziemlich gleichgültig, oder unbekannt gewesen zu seyn scheinen.

Der Gebrauch, die Pferde in einer Reihe und neben einander zu spannen, war mehrentheils nur bey Streitwägen, Triumphwägen oder Rennwägen üblich, auf welchen der Fahrende aufrecht stehen mufste; aber an Reisewägen, worin man sitzen oder liegen konnte, und an allen Bauernwägen, so wie an den schweren Fuhrwägen, liefen die übrigen Pferde paarweis vor; zwey Zugthiere wurden nämlich unter ein Joch gespannt, und eine Stange oder Vorlagdeichsel zwischen beyde gehängt; auf diese Art wurden immer so viel Vorspanndeichseln, eine vor die andere, vor das Joch gelegt, so viel Paar Zugthiere man nöthig hatte. Ein Wagen mit vier Ochsen auf solche Art bespannt, hiefs zweydeichselig, mit acht Ochsen vierdeichselig, u. s. w. Diese vorgehängten Deichseln hiefsen *lateinisch* temones perpetui, und auf solche Weise vorspannen protelare. Viele Ausleger glaubten, der Ausdruck vierjochig wäre mit dem Ausdruck vierdeichselig gleichbedeutend; allein Quadrijugium, oder tetrazygon hiefs ein Joch mit vier Zugthieren in einer Reihe, nämlich zwey Joch- oder Deichselpferde, und zwey Nebenpferde; der Wagen aber mit vier oder mehr Vordeichseln hatte vier Joche, also vier, fünf bis sechs Paar Zugthiere. Octoni, deni, bisseni equi, u. s. w. Hingegen bedeuten multa juga viele einzelne, wo an jedem nur zwey Thiere am Wagen oder Pfluge ziehen, wie man noch von einem Bauren sagt, er fährt mit 6, 8 oder mehr Jochen; so gebraucht *Cicero* den Ausdruck, arare in singulis jugis, — nur mit einem Joche pflügen, — und *Plinius*, H. N. — uno jugo boum mit einem Joch Ochsen.

Bey diesen Vorlegdeichseln waren alle Zugthiere Jugales, oder Jochträger, keine aber Funales, oder mit Seilen angespannt; diese Vorhängdeichseln bestanden aber nicht immer aus hölzernen Stangen, sondern, wie schon bemerkt, auch aus Spartum, Weiden, oder aus zähen Gerten geflochten, weil diese dicken Stränge sich bogen, wenn man kurz umwenden mufste. Man bediente sich dazu auch dicker Hanfseile (Ampron) oder starker eiserner Ketten: man sehe Tab. IV. B. Fig. 9. 12. 13. Da man mit diesen Vorlegdeichseln den Wagen nur voranzog, niemals aber bergab damit aufhielt, so

brauchten sie auch nicht steif zu seyn, und waren folglich auch viel dauerhafter, weil sie nicht zerbrochen werden konnten, wie bey den Stangendeichseln öfters der Fall seyn mufste. Von dergleichen Jochgespännen, wo mehrere Zugthiere vor einander zogen, heifst es im Codice Theodosiano de Cursu publico, I. 8: „Die Rheda soll im Sommer mit acht, im Winter aber mit zehn Maulcselinnen bespannt werden"; also vier oder fünf Joche vor einander, und ohne Zugstränge.

Es gab aber auch noch eine andere Bespannungsart, deren man sich blos bey Lastfuhrwerken oder bey dem Ackerbau bediente, je nachdem es die Wege oder der Boden erfoderte; nämlich die Zugthiere in einer langen Reihe hinter einander einzeln gespannt ziehen zu lassen. Sie zogen alle in Strängen, womit immer eines vor das andere gehängt ward, wie noch jetzt im mittäglichen *Frankreich* üblich ist. Hievon giebt *Claudian* in seinem Epigramm de mulabus gallicis in *Esseda* von den *gallischen* Maulcselinnen ein schönes Gemälde, wenn er sagt: „Obgleich jede Eselin für sich an langen Strängen läuft, und die Hälse frey vom schweren Joche sind, so leistet sie doch gute Dienste, und fafst mit folgsamem Ohr, willig zur Arbeit, die rauhklingenden Worte," u. s. w.

In der *Provence*, in *Languedoc*, *Gascogne*, und in andern mittäglichen Gegenden *Frankreichs*, wo sich noch manche Sitte der alten *Gallier* erhalten hat, ist es üblich, die Zugthiere, besonders die Maulesel in einer langen Reihe vor einander zu spannen; das gelehrigste Thier wird vorausgespannt, es führt den Zug, und richtet sich nach dem Zurufe des Meisters, der es mehr mit Worten als mit der Peitsche lenkt; und wenn die Schmeichelworte nicht mehr helfen wollen, dann ertönt mit dem Klatschen der Peitsche ein Hagel sonderbarer Flüche, und Drohungen, die diesen Fuhrleuten ganz eigen sind. Grofse Federbüsche auf den Köpfen, und Schellen am Geschirre muntern diese Thiere auf, und waren schon in den ältesten Zeiten üblich, (wie ich an seinem Orte beschreiben werde, und man aus den vielen Abbildungen alterthümlicher Schellen und Glöckchen im II. Bande auf Tab. LVII. bestätiget findet.) Das grofse Schellenhalsband hängt der Fuhrmann meistentheils dem Vorausgehenden an; zuweilen nimmt er es ihm zur Strafe ab, um ein anderes damit zu belohnen; so hört man öfters den *Provençalen* Fuhrmann seinem vorausziehenden Leitesel oder Maulthiere zurufen: *„Ai donc noirotte! Si tu ne marche pas, j't'oterai la grossa sonnailla, et t'entreraz en ville comme un viedase"*; welches ungefähr im Deutschen so lautet: „Frisch zu Schwärzchen! Wenn du nicht einstreckest, so nehm' ich dir das grofse Schellenband ab; und dann kannst du in die Stadt einziehen

wie ein etc. Dieſs erinnert an die Leitkühe (auf den *Tyroler* Alpen) mit der grosen Glocke am breiten buntgesteppten Halsriemen, der meistens mit einer sehr grofsen Schnalle gezieret ist; nimmt man ihnen diese Glocke, und hängt sie einer andern Kuh um, so verfolgen sie diese, wie mehrere Gebirgs-Reisende schreiben, zuweilen fast bis auf den Tod.

Von diesem Einzelgespann in einer Reihe sagt *Cato* Lib. V. Orig.: Aber drey Ochsen hinter einander ziehen einen Pflug;" und in *Plinius* Lib. XVIII. Cap. 18 steht: „Je acht Ochsen keuchen an jedem Pfluge.

Sulpitius Severus Dialog. II. Cap. 4 beschreibt einen Geldwagen; gemeiniglich waren diese, wie alle Schatzwägen, mit acht oder zehn Pferden bespannt; „die Heerstrafse herauf kam ein Kriegs-Cassewagen voll Soldaten; als aber die Pferde den *Martinus* in seiner borstigen Kleidung mit dem schwarzen flatternden Mantel erblickt hatten, so erschracken sie, und sprangen auf die Seite. Die Seile, womit die armen Thiere angespannt waren, verwickelten sich, und so ward die gespannte Reihe der Pferde zerstört." Aus dieser Stelle sieht man, dafs diese Pferde nicht am Joch und an Anhängdeichseln zogen, sondern mit Zugsträngen; denn wenn sie am Joche gelaufen wären, so hätten sich die Seile nicht verwickeln können.

Aufser den bisher beschriebenen Bespannungsarten sah man bey Triumphen, Leichenbegängnissen und andern feyerlichen Aufzügen zuweilen Wägen mit sechs, zehn und mehr Pferden in einer Reihe neben einander bespannt; so wie nun bey den *Griechen* die vierspännigen Quadrigen, Tetrippa (vierpferdig) genannt wurden, so hiefsen die sechspferdigen Hexippa, und *lateinisch* Sejuges; auf den Renntafeln der alten *circensischen* Spiele, wovon *Onuphrius* mehrere in seinem Werke de Circo mittheilt, kommen sogar siebenpferdige vor, Septemjuges, welche den *Griechen* ganz unbekannt waren.

Sueton spricht im Leben *Augusti* Cap. 94 von dem Wagen *Jupiters*, mit zwölf Pferden, bisseniequi, bespannt, und erwähnt an mehreren Orten der decemjuges, oder der zehenpferdigen Wägen. Im II. B. Tab. L. Fig. 1 sieht man den Triumphwagen des *L. Septimius Severus* mit sechs Pferden bespannt, und Fig. 2 den des Kaisers *Nerva Trajan* mit zehn Pferden in einer Reihe. Vermuthlich waren an diesem Wagen vier Deichseln, welche die acht Jochpferde trugen; die übrigen zwey Pferde zogen auf beyden Seiten vertheilt als funales. Indessen hat man Beyspiele, dafs an dergleichen Wägen zwey und auch mehrere Deichseln waren, wie auf Tab. XXII. E. Fig. 1;

denn da sie blos zur Schau auf ebener Strafse, und im Circus herumgefahren wurden, so war man an die Breite des Geleises nicht gebunden, welches man bey solchen Gelegenheiten so weit machen konnte, als es erforderlich war, um den Pferden den nöthigen Raum zur Anhängung der Stränge zu verschaffen; an einem Wagen mit dem gewöhnlichen Geleise wäre diese Bespannung nicht wohl möglich gewesen.

Als *Nero* nach *Olympia* kam, versuchte er es auch, als ein Liebhaber von Allem, was auffallend war, in dem Stadium mit einem Wagen zu rennen, woran zehn Pferde in einer Reihe neben einander gespannt waren, obgleich er kurz vorher in einem Gedichte die Verwegenheit des *Mithridates* wegen eines solchen Versuches getadelt hatte. Allein es lief ihm übel ab, und er ward von seinem Wagen herabgeworfen; als man ihm wieder hinaufgeholfen hatte, konnte er die Heftigkeit der Bewegung nicht mehr ertragen, und stieg vom Wagen, ehe das Rennen beendigt war; dessen ungeachtet ward er doch als Sieger ausgerufen.

Die seltsamste Bespannung bleibt unstreitig die des *Leichenwagens Alexanders* des *Grofsen,* wovon *Diodorus* Sic. Lib. XVIII. die Beschreibung mittheilt. Da vier Deichseln an dem Wagen waren, so war an jede eine vierfache Reihe Joche gespannt, und da zu jedem Joche vier Maulesel giengen, so zogen also insgesammt vier und sechszig Maulthiere. Dieses mufs so verstanden werden: Vier Deichseln waren vorn am Wagen neben einander, an jeder Deichsel giengen zwey Maulthiere unterm Joche, und zwey als Funales an Strängen; diefs macht zu vier Jochen sechzehn Maulthiere in einer Reihe neben einander, und zu vier solchen Reihen vor einander werden vier und sechzig Maulthiere erfodert. Hier mufs man aber fragen: Wie ist diese Menge Zugthiere geleitet worden? Geschah es mittelst langer Zügel, oder wurden sie durch neben hergehende Leute an Handzügeln geführt; oder safs vielleicht nach damaliger Sitte auf jedem rechten Funalis ein Reitknecht, welcher sein Joch lenkte, und wie der Reiter in der Schlachtreihe dafür besorgt war, dafs er mit den andern gleichen Schritt hielt, damit durch ihn die Ordnung nicht unterbrochen würde? Denn wie wäre es möglich gewesen die Thiere, die ganz in der Mitte giengen, in Zucht zu halten? Wer hätte sich können zwischen die Menge Maulthiere, Deichseln und Stränge ohne Gefahr hineinwagen? Diese Bespannung bleibt einzig in ihrer Art.

Die *Römer* nannten das Anspannen jungere; angespannte Wägen, juncta Vehicula; Juges hiefsen alle Pferde, die neben einander gespannt

waren, ohne dafs über alle das Joch lief; daher sagte man bijuges, quadrijuges, sejuges; aber zwey Pferde unter ein Joch spannen hiefs jugare.

Die Jochthiere hiefsen auch medii, die Mittlern; die Nebenpferde unterschied man durch die Benennungen Funalis dexter (das rechte Seilrofs) und Funalis sinister (das linke Seilrofs); das rechte Jochpferd hiefs dexter medius, und das linke sinister medius: die Funales hiefsen bey den *Griechen* pareoroi, und Parhippos, von para, aufser, neben, und hippos, das Pferd. Man nannte bey den *Römern* das rechte Seilpferd, primus, das linke, secundus, das rechte Jochpferd, tertius, das linke Jochpferd, quartus. S. hierüber *Silius* Ital. L. XVI. v. 389.

Ausonius Popma de instrumento fundi, Cap. IV. sagt: „Jugales sind die Pferde, die unterm Joch am Wagen laufen, Funales aber die, so aufserm Joche, es seye voraus an der Deichsel oder auf den Seiten der Jochpferde beygespannt ziehen; man nennt sie so, weil sie gewöhnlich an einem hanfenen Strang zogen (Funis);" andere hatten jedoch anstatt des Strickes breite lederne Stränge (Lora), wie B. II. bey Fig. 1. Tab. XL. oder Ketten (Catenae), wie an Fig. 2. Tab. XXV. und im Buch *Jes.* Sirach, Cap. 28. Vs. 24, lieset man: „Sein Joch ist eisern und seine Stränge (Stricke) sind ehern."

Bey *Isidor* heifsen die Strangpferde funarii Equi, so viel als Funales. Die ledernen Stränge, die man auch Funes nannte, waren keine breiten Riemen, sondern sie waren, wie die Peitschenschlingen, aus vielen schmalen Riemchen in der Dicke eines Strickes zusammengeflochten; dergleichen Stränge sind in *Graubünten* noch heut zu Tage im Gebrauche.

Die Pferde, die einzeln in der Berre, Anze, oder Gabel an leichten zwey- oder vierrädrigen Wägen liefen, hatten kein Joch, sondern zogen meistens an breiten Brustgurten, oder einer Art von leichten Kummet, woran man die Enden der Gabeldeichsel befestigte, wie man auf Tab. X und XI bemerken kann: die Armen machten sich solche selbst aus Ginster- (Pfriemen) Geflechten oder aus groben Gurten, (wie noch die Brustgurten der *Russischen* und *Polnischen* Bauernpferde) s. Tab. IV. A. Fig. 14; oder sie füllten einen engen langen Sack mit Heu, banden ihn dem Pferde wie eine Wulst um den Hals, und diefs war statt des Kummets die ganze Beschirrung. *Ausonius Popma* sagt in obiger Stelle; die Helcia, (von dem *Griechischen* Helkoo, ich ziehe) sind von Leder, Ginster, oder von Hanfgurten gemacht; man hängt sie den Pferden und

Eseln um Hals und Schulter, wenn sie an der Deichsel eines Wagens oder einer Mühle vorgespannt werden.

In *Apulejus* Matamorphosen Lib. IX. erzählt der Esel: „Nachdem ich übrigens losgemacht war, und nach abgenommenem Helcium von Ginster, von dem an der Maschine (Mühle oder Wagen) geknüpften Zugstrang befreyt, so binden sie mich zur Krippe.“ Auf Tab. XVII. A. Fig. 6 bemerkt man eine uralte *Persische* Biga, die *Niebuhr* in den Ruinen des alten *Persepolis* in Stein gehauen fand, und die Abbildung in seiner Reise mittheilet; die Pferde scheinen hier an starken Kummeten zu ziehen, an denen vermuthlich das Joch befestiget war; da aber die ganze Beschirrung nicht deutlich genug ausgedrückt ist, so läfst sich auch nichts Bestimmtes hierüber sagen.

Die einfachste und wohlfeilste Bespannungsart war gewifs die der alten *Isländer*; diese flochten vor Zeiten die Schweifhaare der Pferde in einen Zopf, banden sie damit an ihre leichten Wägen, und so mufsten sie, wie *Outhier*, ein alter Reisebeschreiber der *nordischen* Länder erzählt, an den Schweifen statt an Strängen ziehen.

Ehe ich dieses Kapitel schliefse, will ich bey Erwähnung des Funus (Zugstrangs) bemerken, dafs sich die *römischen* Dichter dieses Wortes auch zuweilen als eines bildlichen Ausdruckes bedienten, wie so mancher anderer Benennungen, die auf das Wettrennen oder den Circus Bezug hatten; denn sie hatten die heiligen Feste des Circus immer vor Augen und in Gedanken, und in allen ihren Gesprächen mischten sie hin und wieder ein Wort davon ein; es gehörte zum feinen Ton sich eher einer darauf anspielenden Vergleichung, als einer andern zu bedienen. So sagt *Varro* z. B., um anzudeuten, dafs etwas von Anfang zum Ende vollbracht worden: „a Carceribus ad Metas;“ und *Cicero:* a Calce ad Carceres.“ Die Carceres waren die Behälter, worinn die bespannten Rennwägen das Zeichen zum Abfahren erwarteten; Meta, das Ziel, und Calx, die Schwelle, wo die Rennrichter neben dem Ziele standen, und die Preise aufgestellt wurden, *Virgil* bedient sich des Bildes Meta laborum, anstatt, das Ende der Mühsale. *Sulpitia* schreibt: „Rom leitet den Frieden an nachlässigen Zügeln“ (longis habenis); und *Properz* L. III. C. 7 sagt zu *Maecen:* „Lenke du den leichten Zügel meiner Jugend, und lächle meiner Unternehmung deinen Beyfall zu.“ In *Petronius* Satyren sagt *Plocrimus:* „Quadrigae meae decucurrerunt,“ oder das Ende meines Lebens nähert sich; *Persius* in Sat. V, wo er vom Glücke spricht, vergleicht das Schicksal des Menschen mit einem Rade: „Denn ob es gleich dicht vor dir, und unter der nämlichen Langwiede, so

wirst du doch vergebens den sich vor dir wälzenden Felgenkreis verfolgen, da du als hinteres Rad an der zweyten Achse läufst.“ *Ovid* ex Ponto IV. 9. 10 bedient sich einer ähnlichen Vergleichung, wenn er schreibt: „Si fatis genitus melioribus essem, et mea sincero curreret axe rota;“ wäre ich unter glücklichern Schicksalen gebohren, und liefe mein Rad an sicherer Achse; eben so *Plinius* Hist. Nat. VII. C. 44. „Quos non honores currusque illa sua violentia retro egit“? Welche Ehren- und Siegeswägen hat nicht Fortuna durch ihren Ungestümm zurückgestürzt? Die bekannte Stelle des *Horaz*, Od. III. 10., wo der Dichter zur Lyce sagt, die ihn durchaus nicht erhören will: „Ingratam Veneri pone superbiam, ne currente rota funis eat retro;“ oder: Lege den Uebermuth, den Venus hafst, dafs nicht im Laufe der Strang vom Rade zurückfliege; hat bey den Gelehrten eine Menge widersprechende, oder seltsame Auslegungen erzeugt, deren mir keine einzige, so weit ich sie kenne noch zulässig scheinet; denn der Eine übersetzt sie: „Zu sehr spannst du den Bogen, er möchte brechen;“ ein Anderer meint, es sey von einem Maschinenrade die Rede, über welches ein Seil gespannt ist, das bey zu starker Last, oder zu schnellem Umtreiben leicht zerreifsen und zurückspringen könne; so legt es auch *Heyne* aus (*Virgil* Aen. II. 169), der, unter Rota fune inducta, eine solche Maschine verstehet, und sie zu der obigen Stelle des *Horaz* ganz passend findet; obgleich es in diesem Sinne vielleicht dann besser hiefse, volvente, langsam wendend, als currente, rennend, laufend.

Aber warum sollte dieser Dichter ein so ungewöhnliches, unmalerisches, und nicht leicht zu enträthselndes Bild gewählt haben, da er doch, als ein bekannter Liebhaber vom Reiten und Fahren sich gewifs eher eines schon angenommenen und beliebtern Sprüchworts von dem Circus bedienet haben mochte? Denn nach dem, was vorhin von der Bespannung der Trigen und Quadrigen gesagt worden, wird man sich erinnern, dafs die Nebenpferde an einem Seile (Funis) beygespannt liefen, dessen eines Ende an den Brustgurt, oder an ein besonderes Hälsling eingezogen, und das andere um den Knopf der hervorstehenden Achse geschlungen wurde. Bey dem Wettrennen also, wo es darauf ankam, so kurz und schnell als möglich um das Ziel zu wenden, spannte man gewöhnlich das beste Pferd an den rechten Strang, weil man immer links um die Meta fuhr, und sich ganz allein auf die Geschicklichkeit dieses Pferdes verlassen mufste; wer nun das Glück hatte, der Erste diese schwierige Wendung vollbracht zu haben, war so zu sagen vor allen Nachkommenden des Sieges schon gewifs; aber leider geschah es öfters, dafs auch der geschickteste Lenker mit dem Achsenende oder dem Rade die Meta berührte, wodurch meistens der Seitenstrang vom Halsband abrifs, oder vom Rad abflog, und das Strangpferd auf die Seite sprang, zurücklief, oder neben dem Wagen hin-

stürzte, während die Jochpferde fortzogen, jedoch zu spät, um den indefs Vorgeeilten die Palme zu entreifsen, und so entschwand Manchem der Sieg selbst an der Gränze des Zieles. S. Tab. XXXII. Fig. 1 und B. II. Tab. LVI. Fig. 1. Diefs ist, wie ich glaube, der eigentliche Sinn der obigen Stelle: „ne currente rota, funis eat retro", wo nämlich von einem Rennwagen, nicht aber von einem Maschinenrade die Rede ist, und das Wort Funis statt Funalis dichterisch gebraucht wird. Selbst der christliche *Paulus* bedient sich noch eines solchen circensischen Bildes, wenn er von dem Bestreben der Gläubigen 1. Corinth. 9. 24 sagt: „Viele rennen in den Schranken nach dem Ziele, aber nur Einer erringt das Kleinod." Die Schranken, von der die Renner abliefen, hiefs Linea alba, weil diese Gränze auch öfters nur durch einen weifsen Strich bezeichnet ward; daher *Horaz* sich dieses circensischen Ausdrucks bedienet, wenn er sagt: „Mors ultima Linea rerum;" und der ernste *Plato*, in seiner Republik Lib. X. am Beschlufs ruft aus: „Wir wollen während unsers Aufenthalts in dieser Welt sowohl mit uns als den Göttern in Frieden leben, und nach erkämpftem Preise und errungener Palme als Sieger im Triumph einziehen.

Capitel VI.

Von dem Bau des Wagens und dessen verschiedenen Theilen.

Das Rad.

Griechisch Trochos, latein. Rota, ital. Ruota, span. Rueda, schottisch Rhodh, franz. Roue (welche meistens mit dem Lat. Rota verwandt sind), Dän. und schwed. Hiol, Jol, engl. Wheel; vermuthlich von dem altdeutschen: Welle (Walze). Daher Wellbaum, von wellen, drehen. Bemerkbar ist übrigens, dafs in dem Alt-*Indischen* oder sogenannten Samscrit, Ratha, einen Wagen bedeutet; und dafs *Solin*, Cap. 45, den Fahrmann (Auriga) des Rennwagens Rutumanna nennt.

Die Räder sind die nothwendigsten Theile eines Wagens; denn ohne sie giebt es nur Schlitten, Schleifen und Sänften, die zwar Vehicula, Gefährter, aber doch keine Wägen sind. Die Achse entstand nur der Räder wegen, und hängt also von diesen ab. Die Räder sind die Füfse des Wagens; sie erheben ihn vom Boden, und befördern seinen Lauf. Ursprünglich hatten die Räder weder Naben, Felgen, noch Speichen; sondern waren ganze Scheiben von dicken Baumstämmen abgeschnitten; oder aus dicken Bolen, aus zwey oder mehreren Stücken in der gehörigen Breite zusammengefügt, und mit Leisten und hölzernen Zapfen verbunden. Da diese Räder an den Sohlen oder Felgenkanten meistens einen Schuh breit waren; so trugen sie viel dazu bey, die Wege in beständigem guten Zustande zu erhalten. Dergleichen Räder — Tympana genannt — dreheten sich nicht an den Achsenspindeln, sondern die Achsen dreheten sich mit den Rädern zugleich herum, in welche sie mit viereckigen Zapfen eingestemmt, und verkeilt waren. Doch gab es auch dergleichen Scheibenräder,

welche sich um runde Achsenspindeln dreheten; diese befanden sich meistens an dem plaustrum majus, oder dem vierrädrigen Bauernwagen. An andern plaustris waren nur die Vorderräder auf diese Art angefügt, damit sich das Vordergestell leichter hin- und herwenden liefs, welches mit den feststeckenden Tympanen nur mit grofser Gewalt herumgedrehet werden konnte.

Weil aber diese Scheibenräder keine Naben hatten, und die Dicke der Breter nicht hinlänglich war, um das Rad gerade an der Achse zu erhalten; so wurden sie in der Mitte, wo die Spindel der Achse durchgieng, auf der äufsern und auf der innern Seite mit dicken Belegen von hartem Holze verstärkt, und durch hölzerne Zapfen oder eiserne Nägel mit dem Rade vereinigt. Diese Verdickung bildete die Nabe, und verhinderte, dafs die Radscheibe an der Achsenspindel nicht hin- und hergaukeln konnte, sondern gerade laufen mufste. Die Form dieser aufgenagelten Verstärkungsscheiben konnte rund oder viereckig seyn, diefs that zur Sache nichts; wenn nur das Nabenloch, worein man die runde Achsenspindel einschob, genau in der Mitte, und gerade durchgebohrt war.

Auf alten Monumenten sieht man viel dergleichen Tympana mit runden Nabenlöchern und mit Vorsteckkeilen in den Achsen; wie man auch in diesem Werke abgebildet finden wird. Einige wollen behaupten, diefs sey ein Fehler der Bildhauer, allein sie irren sich; es gab wirklich solche Räder, und sie waren eine Abart von den ursprünglichen Tympanen oder Scheibenrädern. Die wahre Gestalt dieser letztern sieht man auf Tab. VI. Fig. 1. und Tab. VIII. Fig. 5 und 6. Diese Räder waren aber nicht immer aus geraden Brettern zusammengefügt, sondern auch auf mancherley Weise mit Querleisten, Schwingen und Felgen verbunden, wie Tab. VI. Fig. 2 und Tab. VII. Fig. 5 zu sehen ist. Alle diese Arten von Rädern wurden nur an den plaustris, oder den gemeinen Karren und Bauernwägen gebraucht. Daher sagt *Virgil* in Georg. II. „Hier haben sich die Speichen an den Rädern gerieben, dort die Tympanen an den Plaustris.“ Diese Räder machten einen grofsen Lärm und ein starkes Geknarre; theils weil man nicht leicht damit wenden konnte, indem beyde Räder an der nämlichen Achse verbunden sich immer einander widersetzten, so bald man auf die Seite oder in einem Kreise fahren mufste; theils auch, weil es zu beschwerlich war, sie an ihrem Reibepuncte einzuschmieren; sie blieben daher auch meistens ungeschmiert. *Ovid* und *Virgil* nennen sie deswegen, stridentia plaustra, die knarrenden Karren.

Probus sagt bey *Virgil.* Georg. I.: „Die Räder an dem Plaustrum „sind nicht gespeicht, sondern es sind Tympana, die mit der Achse zusammen-

„hängen, und (ringsum auf der Kante) mit einer eisernen Schiene, Canthus ge„nannt, umlegt sind. Die Achse wird mit den Rädern umgedreht; denn die Rä„der werden an den Spindeln (Cardines) oder hervorragenden äufsersten Theilen „der Achse befestigt."

Aufser der Radschiene, welche das Scheibenrad umgab, war es auch öfters auf der innern und äufsern Seite mit eisenen Bändern belegt; zuweilen auch nur mit hölzernen Leisten, um die Breter dichter zusammen zu halten. S. Tab. VII. Fig. 1 und 3.

Die bessern Fuhrwerke hatten Räder mit Speichen, nach *Pollux* hiefs die Speiche, welche die Naben umgeben, und den Felgenkranz unterstützen, auf griechisch Knema, im Lateinischen heifst sie Radius, und *Probus* nennt die Räder mit Speichen, Rotas radiatas, gespeichte Räder.

Die Speichen sind hölzerne Stützen, Streben, von denen ein Ende in der Nabe steckt, das andere aber in eine Felge eingezapft ist. Die Form der Speichen war mancherley; einige waren strahlenförmig, andere kegelförmig, noch andere rund, oder auch eckig, und auf der Vorderseite scharf.

Die *Römer* machten die Zapfen der Speichen an beyden Enden viereckig, und zwar die flache breitere Seite des untern Zapfens (Ancon radii) der Länge der Nabe nach, und die breitere Seite des obern Zapfens (Stylus radii) in die Länge der Felgen. Wenn der Felgenkreis rings herum in die Speichenzapfen bis an den Ansatz Fig. III. A. Nr. 6 eingetrieben war, so bohrte man durch die flache Seite der Felge ein kleines Loch Nr. 8, welches zugleich durch die Mitte des obern Speichenzapfens gieng; in jedes dieser Löcher wurde ein hölzerner Zapfen durchgetrieben, oder auch ein eiserner Nietnagel befestigt, dessen Kopf auf der auswendigen Seite meistens wie eine Rose, ein Kleeblatt oder dergleichen verziert war. Diese Speichennägel hiefsen, wie *Hesychius* lehrt, auf *griechisch* Aëtoi, *latein.* Pinnae, und verbanden die Felgen mit den Speichen dicht zusammen; so wie man heut zu Tage das obere Zapfenende der Speiche, wo es sich auf der Sohle der Felge zeigt, mit kleinen hölzernen Keilen fest eintreibt.

Die Nabe, in einigen Gegenden, das Haupt, und der Haufe genannt, deren Gestalt man Tab. V. Nr. 1. nebst den übrigen Theilen des Rades sehen kann, nannten die *Griechen*, w. z. B. *Homer* Plemna, die *Römer* aber Modio-

lus, vermuthlich wegen der Aehnlichkeit derselben mit dem *Römischen* Getreidemafs, Modius. Inwendig wurde die Nabe gerade ausgebohrt, und an die Achsenspindeln gepafst; damit sich aber das Holz im Innern der Nabe nicht so schnell ausnützen konnte, befestigte man inwendig in beyde Enden der Naben breite eiserne oder metallene Ringe, oder Halbbüchsen, welche *Pollux*, Garnum, oder auch Destrum nennt. Aufsenher waren die Naben, wie noch heutiges Tages, mit zwey Speichenringen beschlagen, deren einer vor, der andere hinter der Speiche lag, und die dazu dienten, die Speichen und das Holz der Nabe zusammen zu halten, und letzteres gegen das Aufspalten zuschützen.

Pollux sagt, der eiserne breite Ring, welcher um die Nabe an den Speichen liegt, heifst Plemnodeton oder Thorax, die Schmierringe aber, die um das vordere und hintere Ende der Nabe liegen, heifsen Daetylos, latein. Annuli.

Der Felgenkreis, welcher die Speichen umgab, wurde überhaupt Orbile genannt, wie *Varro* sagt; *Curtius* nennt ihn, Orbis rotarum; auch *Virgil* nennt ihn orbis, z. B. Georg. 3: „Die eherne Deichsel zieht die verbundenen Reife;" ferner: „sie hält die mit Eisen beschlagenen Reife." *Ovid* nennt diefs Curvatura, die Krümmung, oder die Bögen, und auch *Homer* sagt: „Die Bögen dieser „Räder sind lauteres Gold:" er nennt den Felgenkreis Itis, welches so viel als Peripheria; die *Römer* nannten die Felgen gewöhnlich Absides oder Apsides, vom *Griech.* Haptein, verbinden, verknüpfen.

Es ist oben schon gesagt worden, dafs die Alten ihre Felgen krümmten, und nicht aus geradem Holze oder dicken Bohlen ausschnitten oder aushaueten. Einige liefsen den Felgenkranz im Ganzen, andere zerschnitten die gebogene Krümmung nach der erfoderlichen Länge in Felgen, um auch kürzeres Holz dazu benützen zu können. Ein hohes Rad mufste mehr Felgen haben, als ein niederes: gewöhnlich fügte man zwey Speichen in eine Felge, so dafs ein Rad von drey Felgen sechs Speichen, eines von vier Felgen acht Speichen, und eines von fünf Felgen zehn Speichen hatte. Alle diese Gattungen Räder sieht man auf der Säule des *Trajan*, ja sogar einen zweyrädrigen Karren mit hohen Rädern, die vierzehn Speichen, und also sieben Felgen haben; eine Abbildung davon befindet sich in diesem Werke, Tab. VIII. Fig. 1. Hingegen sieht man aber auch zuweilen Räder, welche so viele Felgen als Speichen haben, wie Tab. III. Fig. 1. die aber nicht von Dauer seyn konnten.

Da aber jede Felge nicht rund geschnitten, sondern rund gebogen war; so konnte man sie nach Gefallen länger lassen als geschnittene, weil sie stets

nach dem Faden liefen, und nie überholzt waren, wodurch die beyden Enden leicht abspringen oder sich ausspalten konnten; es war daher auch möglich, dafs es hohe Räder zu vier Felgen gab, die acht Speichen, oder auch zwölf Speichen hatten, wenn drey Speichen in jede Felge gesetzt wurden: dieses ist aber nur meine Meinung, für welche ich keinen Beweis habe, als die einleuchtende Möglichkeit.

Es ist ferner glaublich, dafs die Räder mit vier Speichen, wie Tab. VIII. Fig. 3, die auf allen Monumenten befindlich sind, einen Felgenkranz aus einem einzigen Stücke hatten, weil der Umkreis dieser vierspeichigen Räder gewöhnlich sehr klein war. Gemeiniglich hatten die Räder der *Griechen* und *Römer* acht Speichen; aber die metallenen Räder waren fast durchgängig vierspeichig, Tetraknaemas, wie man aus den beygefügten Abbildungen sehen kann.

Homer in der *Iliade* erwähnt der Räder mit acht Speichen, die er Oktoknemakykla nennt. Tab. XXVII. Fig. 4 stellt einen Ballista-Wagen oder eine Carroballista vor, die zwölf Speichen hat, und auf der *Trajanischen* Säule befindlich ist. *Sidonius* scheint denselben Wägen mit vier Rädern zwölf Speichen beyzulegen, welches um so glaublicher ist, da diese Wägen hoch gebauet waren; wie man an den Rädern des eben genannten Wagens bemerken kann. *Sidonius* sagt ferner: „der Haufe besteigt den Wagen, Rotas, und die viermal drey Speichen werden zusammengedrückt, bis die Zwischenräume krachen.

Die Felgen wurden vermittelst eines hölzernen Zapfens mit einander verbunden, den unsere Wagner Dübel nennen. Wenn die Felgen im Kreise genau zusammengerichtet waren, so wurde in das Ende einer jeden gerade in die Mitte ein daumendickes Loch gebohrt, so tief, dafs die Hälfte des Zapfens hineingieng; die andere Hälfte ward in das Loch der nächsten Felge eingeschoben, und dann der ganze Felgenkranz zusammengetrieben, bis alle Theile sich genau zusammenfügten, und einen ununterbrochenen Kreis bildeten. Diese Felgenzapfen hiefsen *griechisch* Glossidia, *lateinisch* Lingulae, sie verbanden die Enden der Felgen, dafs sie nicht ausweichen konnten.

Diese Räder waren, so wie die Tympana, rings um die Sohle mit einem eisernen Reif beschlagen, der die ganze Breite derselben bedeckte, und gewöhnlich auf jeder Felge mit mehreren Schiennägeln befestigt war; auf den *Persischen* Rädern sitzt um den ganzen Felgkreis ein Schiennagel dicht neben dem andern, wie auf Tab. XVII. A. Fig. 6. und Tab. XXXI. Fig. 4 zu ersehen ist. *Hesychius* nennt diese eisernen Reife Hymantes, und Epissotra, und fügt bey:

„so heifsen die um die Räder liegenden eisernen Beschläge, die sie auf „der Erde ganz erhalten.“ Vielleicht versteht *Hesychius* unter Hymantes und Epissotra das Schienenbeschläge aus mehreren Stücken, sonst würde er sie nicht die eisernen Beschläge genannt haben; denn von einem ganzen Reife kann man nicht, die Beschläge, sagen. *Lateinisch* heifst dieser Reif Canthus, die Schienen oder Schienenbeschläge Canthi. *Quintilian* I. 5, §. 8 behauptet: „das Wort Canthus sey *Afrikanisch* oder *Spanisch*.“ Manche leiten es jedoch von Kanthos ab, orbis oculorum. Das *Teutsche* Wort „Kante“ scheint näher verwandt zu seyn.

Die ganzen Reife waren bey den *Griechen* allgemeiner als die Schienen. Einige Gelehrte wollen behaupten, die Alten hätten von den Schienen gar Nichts gewufst, sondern alle Räder mit ganzen Reifen beschlagen; allein es war ja dem gemeinen Arbeiter leichter, ein Rad mit Schienstücken zu beschlagen, als einen ganzen Reif genau zu schweifsen und aufzuziehen.

Das ganze Rad nannten die *Griechen* Trochos, die *Römer* Rota; die Höhe desselben an Streit- und Rennwägen war gewöhnlich zwey Schuh bis 30 Zoll. An andern Fuhrwerken, besonders an dem Cisium, eine Art zweyrädriger Postschaisen, an dem Carpentum, und an der Carruca machte man die Räder höher. Diese Wägen waren zum Sitzen eingerichtet, und da die letztern mehr zum Luxus dienten, so mufsten die Räder höher gemacht werden, damit die darin fahrenden Damen in ihrem völligen Schmucke konnten gesehen werden. Mehrere Abbildungen, besonders von solchen, auf denen die *Cybele* sitzend vorgestellt ist, beweisen dieses.

In Rücksicht dieser hohen Räder sagt *Ammianus Marcellinus*. „Es „giebt Leute, welche die Räder an ihrer Carruca viel höher bauen lassen, „um dadurch den Kasten mehr zu erheben, damit sie von andern Leuten bes„ser bemerkt werden, wenn sie in einem prächtigen Anzuge glänzen wollen.“

Die Räder der Streitwägen machte man deswegen niedriger, weil der Wagen mit niedern Rädern nicht so leicht umgeworfen werden konnte, wenn man über Haufen von Leichen, Waffen, und Trümmer von Wägen auf dem Schlachtfelde hineilte. Deswegen legte man auch gewöhnlich das Geleise der Räder an Streit- und Rennwägen fünf Schuh weit, zwischen den Felgen gemessen, aus einander; dadurch konnten die Leute bey dem Aufrechtstehen den Gegner mehr vom Wagen entfernen, das Gleichgewicht in schnellen Wendungen sicherer beobachten, und die Seitenstöfse besser aushalten, als auf einem Wagen mit hohen Rädern und engem Geleise. Jede Nabe war

einen Schuh lang, und also betrug die ganze Länge der Achse etwa sieben Schuh; dieses Mafs stimmt mit dem überein, was *Hesiod* sagt: „dann bedenke, „dafs es Zeit ist das Holz zu fällen zur sieben Schuh langen Achse; denn so „schickt sie sich für den Wagen.“ (Der Vorstofs und Abschnitt ist dabey mit inbegriffen.)

Das Geleis oder die Spur, welche die Räder auf dem Boden bezeichneten, heifst auf lateinisch Orbita. *Homer* nennt diese Wagenläufe Harmatotrochiae, und *Callias*, Hamaxotrochiae. S. Pollux VII, 26. An den vierrädrigen Wägen waren die hintern und die vordern Räder von gleicher Höhe, weil man damals noch nicht die Art kannte, die Vorderräder unter dem Kasten durchlaufen zu lassen; man mufste also einen grofsen Kreis beschreiben, wenn man wenden oder umkehren wollte, weil man kaum in einem Viertelszirkel mit einem solchen Vordergestelle umdrehen konnte. Dieſs mag auch die Ursache gewesen seyn, warum die Streitwägen, die Rennwägen, und alle Fuhrwerke zum Schnellfahren nur zweyrädrig waren; man konnte damit sicherer lenken, und kurz wenden.

Die Räder an den zweyrädrigen Triumphwägen waren höher, als die an den gewöhnlichen Bigen und Quadrigen, damit der Triumphator erhabener sey, und er sich von der Menge unterscheide und auszeichne. Kleine Räderchen, singt *Propert.* III, 2, müssen nur über sanften Wiesengrund hinfahren.

Der Felgenkranz, so wie die Naben und die Speichen waren öfters mit Bildhauerarbeit verziert, und übergoldet.

Die eisernen und die ehernen Räder der *Egypter* und der späteren *Griechen* waren von ungemein leichter Bauart, etwas höher als die *römischen*, und nur vierspeichig. Einige waren im Ganzen gegossen, bey andern war der gegossene Felgenkranz besonders, in welchen die vier Speichen eingesetzt waren; wie man aus den Abbildungen Tab. XXII. A. B. C. D. und Tab. XXIX sehen kann. Das Rad Fig. 3. B. Tab. V. habe ich nach zwey ächt alterthümlichen ehernen Wagenrädern abgezeichnet, welche mit sehr vielen Goldmünzen des *Lysimachus* und andern antiken Gegenständen in *Siebenbürgen* gefunden wurden, und sich nun in dem Cabinete des Herrn Grafen *Nepomuk* von *Esterhazy* in *Wien* befinden. Diese zwey Räder von gleicher Form und Höhe, waren einst, wie es scheint, an einer Biga, sie sind von einer Art Messing (Orichalcon) sehr künstlich und dünn, mit Nabe und Speichen aus einem Stück und hohl gegossen, und mit einer dem Antiquar

so schätzbaren Patine (Venerabili aerugine), wie mit einem Lack überzogen. Ihre ganze Höhe beträgt 29 franz. Zoll. Die Länge der Naben eilf Zoll, und die Dicke der trichterförmig aufgeworfenen Nabenende, im Durchschnitt vorne wie hinten fünf Zoll; die Dicke des Gusses beträgt nicht über zwey bis drey Linien. Der Felgenkranz von ähnlichem Metall ist gegen die Nabe und Speichen zugerundet, an der Sohle aber offen, es scheint, dafs ehemals ein Felgkranz von Holz aus einem Stück darin lag, oder ein hervorstehender eiserner Reif, der zugleich den metallenen Felgen zur schützenden Schiene diente. Dieser Felgenkreis ist aus acht Stücken zusammengesetzt, so dafs auf jeder Speiche zwey Felgen-Enden zu liegen kommen; welche Bauart gar nicht dauerhaft, noch brauchbar war, und in der ersten Stunde hätte zerfallen müssen; daher auch zu vermuthen, dafs die Felgen nicht antik, sondern erst nachgemacht worden sind, um diese so seltenen Räder vollkommen zu ergänzen; es seye denn, dafs diese Räder nie zum Fahren, sondern nur an einem Stand- oder Schauwagen gedient hätten, wie auch die weiten Nabenlöcher beweisen, an denen nicht die geringste Spur von Reibung zu entdecken ist. Denn der Felgenkranz an allen metallenen Rädern der Alten, war immer aus dem Ganzen mit dem Rade zugleich gegossen, oder wenn er an solches, besonders an die Speichen gefügt war, so bestand er dennoch nur aus einem, höchstens aus zwey Stücken, und war nicht aus mehreren Felgen vereinigt. Selbst von Holz wurde er aus einem Stämmchen gebogen, über die ehernen Speichen gespannt, die beyden Enden über einander geschiftet, und der Dauerhaftigkeit wegen mit einem dünnen eisernen Reif umlegt. Der grofse Künstler *Canova*, der *Phidias* unseres Zeitalters, hat obige zwey Räder bewundert, und sie als einen äufserst seltenen Schatz des Alterthums anerkannt, der werth wäre, das erste Museum in *Europa* zu schmücken. Im II. Bande auf Tab. LXXXIX. Fig. 14 habe ich die genaue Abbildung zweyer metallener Räder mitgetheilt, welche in dem Dorfe *Fa*, bey *Aleth*, im mittäglichen Frankreich von einem Bauern ausgegraben wurden, der sie einem Holzhändler nach *Espérazes* brachte. Dieser wollte sie einem Kupferschmied verkaufen, der sie aber nicht brauchen konnte, weil er dieses Metall nicht kannte, wie er sagte. Diese Räder behielt der Holzhändler sechs Jahre, wo sie ihm der Hr. v. *Saint Amand* für zwey und siebenzig Livres abkaufte. Der Pabst *Benedict* XIV. liefs ihm eine schöne Summe dafür anbieten, welche er aber ausschlug. Nach seinem Tode kaufte sie die Academie von *Toulouse*, wo solche noch zu sehen sind. Diese Räder von 26 Zoll Höhe haben fünf Speichen, welches selten ist; die Naben sind mit zierlich gedreheten Stäbchen umwunden, und umgeben, und wie auch die Speichen, inwendig hohl. Alles ist im Ganzen aus einem Stücke gegossen; auf der Sohle des ehernen Felgkreises ist eine vertiefte Fuge, worin

die eiserne oder metallene Schiene lag, womit die Alten ihre metallenen Räder aus Vorsicht noch umgaben, damit sich diese nicht so schnell abnutzen konnten, und die innere und äufsere Fläche des Felgkranzes dadurch geschützt würde, welcher öfters auf das künstlichste mit Laubwerk ausziselirt oder ausgegraben ward. Man bemerkt noch im Kreise die Löcher, wodurch die Schienen aufgenietbet waren; die äufsern Felgkanten sind abgenutzt, welches beweiset, dafs diese Räder wirklich gedient haben, und nicht von einem Schauwagen herkommen. Man sehe hierüber in *Millin*, Voyages dans les Provinces du Midi de la France.

Es wird auch noch ein antikes ehernes Rad in der Medaillenkammer in *Paris* aufbewahrt, welches im mittäglichen Frankreich gefunden worden. Eben so ist das eherne Wagenrad, welches in dem Museum des Vaticans sich befindet, allen den vorerwähnten sowohl an Form als Höhe fast gleich. Vielleicht finden sich noch hin und wieder Einige ungeschätzet in Cabineten von Privatpersonen, so wie auch andere Gegenstände, die zu Wägen- und Pferdegeschirren gehörten, die erst nach und nach zur öffentlichen Kenntnifs kommen, und Aufschlufs über Manches geben werden. Weil nun an diesen Rädern die Höhlung oder Büchse, so wie die ganze Nabe, von Metall war; so ist es glaublich, dafs auch die Achse aus Eisen oder Erz verfertigt war, wie man aus alten Monumenten und aus den Beschreibungen *Homers* und anderer ersehen kann. Denn eine hölzerne Achse mufs dicke Achsenspindeln haben, damit sie dauerhaft sey; dieses taugt aber nicht zu der zierlichen, leichten Bauart der metallenen Räder, und wer an seinen Wagen metallene Räder machen liefs, der wird nicht aus Sparsamkeit eine hölzerne Achse dazu haben verfertigen lassen.

Es scheint aus Ilias V, dafs die reich ciselirten und im Feuer vergoldeten metallenen Felgen der Räder am Wagen der *Juno* überdiefs noch mit Reifen von Kupfer, oder von einem andern zähen Metall überzogen waren; theils um die kostbare Arbeit an den Felgen zu schonen, damit sie sich nicht so bald auf dem Boden abnütze; theils auch um zu verhindern, dafs das spröde Metall des im Feuer vergoldeten Felgkranzes nicht so leicht breche, weil er durch die künstliche Ausgrabung der ihn umgebenden Zierrathen um Vieles geschwächt worden war. Daher sagt *Homer* in der oben schon erwähnten Stelle: „künstlich ist ihr Felgkreis ausgearbeitet, und mit unalterndem Golde „bedeckt (im Feuer übergoldet), rings umher sind schützende eherne Schienen „gelegt.“ Diese Vorsicht mag daher blos an sehr reichen Wagenrädern angewendet worden seyn, die an den gewöhnlichen metallenen Rädern nicht unumgänglich nöthig war.

Diese ehernen Räder, so wie die andern Theile und Verzierungen von Erz am Wagen scheinen von Messing, oder von einer ähnlichen Mischung mit Kupfer gewesen zu seyn, welche man blank reiben, und reinlich erhalten konnte; denn das schwarze gemeine Erz würde mit den übrigen glänzenden Verzierungen und den andern Theilen des Wagens nicht wohl übereinstimmen, noch zu den Ausdrücken der Dichter passen, wenn sie von den prächtigen oder glänzenden ehernen Wägen sprechen. Die *Griechen* waren sehr reinlich, und man weifs, dafs sie alles Holzwerk an ihren Wägen blank hielten und glätteten, oder mit gekochtem Oele abrieben, ja sogar die Joche und das übrige hölzerne Geräthe; sie werden also wohl auch die nämliche Reinlichkeit bey messingenen, kupfernen und erzenen Wagenrädern beobachtet, und eine Ehre darin gesucht haben, dafs der Glanz der Wägen ihrer Haushaltung und Ordnungsliebe Beyfall verschaffte. Die vielerley Bruchstücke von antikem Erz, und ehernen Zierrathen, die ich in Händen gehabt habe, liefsen sich meistens sehr schön poliren, sie nahmen einen hellen Glanz an, und glichen, der Farbe nach, unserm Messing.

Aristophanes läfst in dem Schauspiele: die Wolken, den *Strepsiades* so sprechen: „Drey Minen mufs ich dem *Amunias* zahlen für ein Paar neue „Räder an dem Rennwagen meines Sohnes;“ und im 1. Buch der Könige im 10. Capitel wird erzählt, dafs zu den Zeiten Salomons die Kaufleute zur See aus *Egypten* ganz neue Wägen brachten, die sie für 600 Silberlinge verkauften, und *egyptische* Pferde, von denen das Stück 150 Silberlinge kostete. Ferner sagt *Strepsiades* zu dem *Pasias*: „ich bin noch die zwölf Minen schuldig, „die ich für das Rennpferd bezahlt habe“ *).

Nach diesen Angaben kann man ungefähr berechnen, was die übrigen Theile des Wagens gekostet haben; denn zwölf Minen sollen 1200 Drachmen, oder 495 Gulden, oder 45 Carolins zu 11 Gulden betragen haben. Dieſs war gewifs schon eine beträchtliche Summe zu einer Zeit, wo der Taglöhner nur wenige Kreuzer (nach unserm Gelde) ohne Speise und Trank erhielt.

Zum Beschlusse des Capitels von den Rädern will ich noch bemerken, dafs man in den ältesten Zeiten sich auch der Räder bediente, um Verbrecher damit zu bestrafen; es sey nun, dafs man sie darauf flocht, und sie auf

*) Ein paar eherne Räder hatte also den vierten Theil des Betrags gekostet, der hier für ein Rennpferd bezahlet wurde.

diese Weise folterte, oder dafs man ihnen die Glieder damit zerschlug, oder sie zu Tode räderte. Schon *David* läfst die *Ammoniter* unter eisene Dreschwägen legen und zerfahren, 2. Buch *Samuel* 12. v. 31. und in den Sprüchen *Salomons* C. 20. v. 26 stehet: ein weiser König zerstreuet die Gottlosen, und bringet das Rad über sie.“ Auch fuhr man über einige Verbrecher mit beladenen Wägen so lange hin und her, bis sie todt waren; andere band man auf die Felgen des Rades, und überfuhr sie, wie man an dem Wagen auf der *trajanischen* Säule Tab. IX. Fig. 3 sehen kann, wo ein gefangener *Römer* von den feindlichen *Daziern* auf das Rad gebunden ist. Im *Curtius* liest man, dafs *Alexander* dem Stadt-Hauptmann *Betys* Riemen durch die Fersen ziehen, und hinter einen Wagen gebunden todtschleifen liefs. *Achilles* schleift so den todten *Hector* hinter seiner Quadriga vor den Thoren von Troja; und *Hippomenes*, ein Nachkomme des *Codrus*, liefs seine Tochter mit ihrem Buhlen lebendig hinter dem Wagen nachschleifen. S. *Heraclid* in Polit. *Livius* Lib. I. Cap. 28 spricht auch vom Viertheilen, dafs nämlich *Tullus Hostilius* den *Metius* zwischen zwey Quadrigen binden, und auf eine gräuliche Art zerreifsen liefs. *Plutarch* im *Galba* erzählt, dafs man den Verräther *Apponius* gebunden zur Erde nieder warf, und mehrere mit Steinen beladene plaustra über seinen Körper fahren liefs.

Aristophanes schreibt: „über das Rad gespannt sollst du die Wahrheit sagen“ *). In *Apulejus* goldenem Esel liest man Lib. III: „Man schleppte „mich zur Folter, und zeigte mir das Feuer, das Rad und die verschiedenen Arten Geifseln nach *griechischer* Art.“

Auf vielen *Syracusischen* und andern *Sicilischen* Münzen findet man auf der Kehrseite ein ehernes vierspeichiges Rad vorgestellt, welches vermuthlich auf die vielen dort gehaltenen Wagenrennen Bezug hatte.

Die Zauberinnen bedienten sich auch öfters des Rades als eines Zauberwerkzeugs, theils dafs sie während des Umdrehens dem, den sie zu bannen vorgaben, die Folter des Rades, und alle die Qualen des *Ixions* anwünschten, welches er jedesmal so lange fühlen sollte, als das Zauberrad sich bewegte; theils auch um sich an einer geliebten Person wegen einer vermeinten oder wirklichen Untreue zu rächen. So ruft die Zauberin beym *Theo-*

*) Die *Griechen* spannten nämlich ihre Sclaven über das Rad, und peitschten sie, wenn sie strafbar waren.

crit (Idyll. II. v. 30) aus: „Wie dieses eherne Rad umgedreht wird, so müsse er, vor unserer Thüre liegend, für Liebe sich wälzen.“

Amor und *Fortuna* erscheinen öfters mit einem Rädchen zur Seite, das Sinnbild ihrer Laune, auf Gemmen und andern alterthümlichen Gegenständen vorgestellt. Das Rad war von jeher ein Zeichen von Umwälzung, Veränderung, Bewegung; daher bey den alten *Mexikanern* schon das Jahr, durch ein vierspeichiges mit einer Schlange durchwundenes Rad vorgestellt wurde. Der Prophet *Ezechiel* C. 10 beschreibt ein Rad von sonderbarer Bauart, das ihm im Traum erschienen.

So ist auch *Nemesis* öfters als eine *Sphinx* abgebildet, das Rad des Schicksals mit der vordern Pfote haltend, welches sie zum Glück oder Unglück umdrehet.

Von den Achsen.

Die Achse ist der Tragbalken des Wagens, und vereinigt beyde Räder mit einander. Die Alten machten sie von festem, dichtem Holze, von Eisen, oder von zähem Erze. Die *griechischen* und *römischen* Dichter sprechen sogar auch von goldenen und silbernen Achsen; doch würde eine gute eiserne Achse bessere Dienste geleistet haben, und dauerhafter gewesen seyn; denn an einer Achse sucht man weder Zierde noch Pracht; da sie fast ganz unter dem Wagen verborgen liegt, und die beyden Enden derselben in den Naben stecken. Nur die äufsersten Enden ragten einige Zoll über die Nabe heraus, und diese wurden zuweilen mit goldenen oder vergoldeten Zierathen und Kapseln bedeckt, daher wohl Mancher vermuthen konnte, die ganze Achse sey von dem nämlichen Metalle. Man sehe im II. Bande Tab. LI und LX an den Nabenköpfen.

Die Achse heifst *griechisch* Axon, und *lateinisch* Axis. Diese Benennung gilt von der ganzen Länge des Hebels, dessen beyde Enden in die Nabe geschoben werden, und dessen mittlerer Theil in die Quere unter dem Wagen hinläuft, um ihn zu tragen. Die beyden Enden waren zugerundet, und in die Löcher der Naben eingepafst; man nennt sie die Spindeln, *griechisch* Chnoae, auch Akroxoniae, *lateinisch* Syringes und Cardi-

nes; der mittlere Theil der Achse oder der Achsenstock blieb eckig, zuweilen achteckig, oder zugerundet.

Demetrius und andere Scholiasten des *Sophokles* sagen: Chnoa ist der dünnere Theil der Achse, der von der Nabe gerieben wird, und *Pollux* nennt das Ende der Achse, das in das Loch der Nabe gesteckt wird, Syrinx.

Die Achsen, welche in die Tympana oder die Scheibenräder eingesehoben und befestigt wurden, hatten keine runden Spindeln, Chnoae, oder Syringes, weil der Zapfen, welcher durch die Mitte des Rades gieng, viereckig eingesetzt und dann verkeilt ward.

Die runden hölzernen Spindeln der Achsen waren schon damals mit Eisen beschlagen, damit sie nicht so leicht vom Rade abgerieben wurden, *Pollux* sagt hiervon: Das Eisen, das um die Aehse gelegt war, und in dem Rade gerieben wird, heifst Gyros, bey uns das Legbleeh, und wird auf das äufserste Ende der Achse mit einem breiten eisernen Ringe vereinigt, wodurch der Vorstecker oder die Lone eingeschoben wird; zugleich verwahrt diese Zwinge das Loch der Lone, damit es sich nicht ausspalte, oder sich ausnütze. Die Lone, oder der Vorstecker dient dazu, das Rad an der Achse fest zu halten, und zu verhindern, dafs es nicht ausfalle; sie hiefs bey den *Griechen* Paraxonium, und war gewöhnlich von Eisen, an gemeinen Bauernwägen aber nur ein Zapfen von hartem Holze. *Sydonius* nennt sie auf *lateinisch* obex, welches auch ein Riegel, ein Vorsehieber heifst. In dem Panegyrico *Antonii*, wo er von *Oenomaus* spricht, heifst es: *Griechenland* stelle, wenn es sich nicht schämt, in Pisa die Quadrigen wieder her, und weeke den *Oenomaus*, der durch der Tochter Betrug, durch die wächserne Lone (obex) getäuscht, dem aus einander getrennten Wagen entstürzte. Von der Form der Lone sehe man Tab. V. Fig. IV und V. (R. R.) und Tab. VI. Fig. 2.

Diese Lonen hatten überdem noch ein gekrümmtes Häkchen, oder ein sogenanntes Sehliefsblech, welches unten in das Loch der Lone eingriff, und verhinderte, dafs sie in holprigen Wegen nicht ausfallen konnte. Diese Schliefsbleche nennt *Pollux* Embolodetes, und *Vitruvius* Embolus. Zuweilen knüpfte man auch nur ein kleines Riemchen oder kurzes Strickchen hinein, welches *lateinisch* Ligula hiefs. S. Tab. V. Ebendas. Fig. V. SS.

Der Achsenring, oder Nothring, wodurch die Achse mit dem Gestelle verbunden ward, hiefs Axiligator, er darf aber nicht, wie Einige wollen,

für den Vorstecker angesehen werden; denn der Obex bindet nicht die Achse, sondern die Nabe, oder das Rad an die Achse, damit es nicht von derselben entweichen kann. Oefters ward die Lone mit einem Stücke Fell oder roher Haut überdeckt, damit kein Sand oder Koth an die Achse komme. Von diesen sagt *Pollux*: „Pelles porro, quae circa paraxonia existentes axim contegunt, *Rotales* dicuntur.“

Der Reibnagel, oder der Reihennagel, welcher bey dem vierrädrigen Wagen durch das Vordertheil des Kastens, und durch die Mitte der Vorderachse gieng, hiefs auf *lateinisch* Estor; er verband das sogenannte Vordergestelle mit dem Oberwagen und Hintergestell; um ihn konnten die Vorderräder mit ihrer Achse links und rechts umgedrehet werden; ohne den Estor aber, oder ohne den Reibnagel war die Vorderachse an den Wägen wie die Hinterachse befestigt; also konnte das Fuhrwerk nur gerade auslaufen, wie die ursprünglichen vierrädrigen Plaustra, welche man hinten mit Hebeln auf die Seite heben mufste, so oft man ausweichen oder umwenden wollte.

Die Achsen mit runden Spindeln waren also am Wagen befestigt, und dreheten sich nicht; aber die Achse an den zweyrädrigen Plaustris, s. Tab. XII. Fig. 4, war in den Scheibenrädern mit den viereckigen Enden Y befestigt und vertheilet, und drehete sich mit den Rädern in den Kerben W, die in das Loch X der beyden Backenstücke V eingeschlossen wurden, welche auf den Seiten des dicken Bodens des Plaustrums T befestigt waren. An der bessern Art umgab diese Backenstücke eine eiserne Schiene, welche die Fuge mit Schrauben-Nägeln vereinigte und befestigte; wie man auf vorliegender Platte V. bemerken kann. An den ganz gemeinen Plaustris war gar kein Eisen, weder an diesen Backenstücken, noch an den Achsen, noch an den Scheibenrädern, sondern alles war nur mit hölzernen Zapfen vereiniget und verkeilet. Die Deichsel Z lief im Ganzen bis hinten an den dicken Boden T, welchen die *Griechen* Hyperteria nannten.

Diese beyden Backenstücke hiefsen bey den *Griechen* Hamaxopodes, und *Vitruvius* Lib. X nennt sie Arbusculae, und sagt, dafs sie runde Löcher (Foramina) hätten, worin sich die runden Angeln (Cardines) der Achse vorwärts und zurück drehen könnten, wenn man ausweichen, oder schief ausfahren mufste.

Diese Arbusculae wurden in gehöriger Weite von einander gestellt, je nachdem man die Spur der Räder enge oder breit haben wollte, und wurden mit hölzernen Zapfen oder auch mit Zugschrauben an den Boden der Hyperteria befestigt. Man mufs aber nicht glauben, dafs die Hyperteria nur auf vierrädrige Wägen gestellt ward, sondern man befestigte sie auch auf die zweyrädrigen Plaustra, und von diesen ist hier die Rede; denn wenn man auch an den Wägen mit vier Rädern Tympana sieht, wie Tab. VIII. Fig. 6. und Tab. IX. Fig. 6; so ist zu bemerken, dafs die Achsen runde Spindeln hatten, um welche sich die Räder dreheten. Nur an den zweyrädrigen Plaustris können also diese Tympanen mit der Achse umlaufen.

Nach dieser weitläufig beschriebenen Bauart der Achsen mit Tympanen, oder Scheibenrädern, wird man leicht einsehen, wie beschwerlich es war zu den Arbusculis zu kommen, und Wagenschmeer hinein zu bringen, und warum die Bauern das Schmieren unterliefsen. Aus dieser Ursache werden diese Wägen von den alten Dichtern die knarrenden Karren, stridentia plaustra, genannt.

Der Prophet *Amos*, Cap. 2, sagt: „Ich will es unter euch schreyen ma„chen, wie ein schwer beladener Heuwagen knarret.“ Sicut stridet plaustrum onustum feno.

Noch heut zu Tage sind dergleichen Plaustra in *Portugal* gebräuchlich; sie sind oft bey geringer Last mit zehn und mehr Ochsen bespannt, und man hört das Geknarre ihrer widerspänstigen Räder auf freyem Felde eine halbe Meile weit. S. Tab. XIII. Fig. 1.

Die Vorderachse hiefs die erste, primus, die hintere hiefs die zweyte Achse, Axis secundus: wie *Persius* in der 5ten Satyre von dem Glücke sagt: „Du wirst den Felgkreis, der sich vor dir unter einer Langwiede wälzt, „vergebens verfolgen, weil du als hinteres Rad, und an der zweyten Achse „läufst.“

Die Alten bedienten sich ungefähr wie wir des Ausdrucks: „Die Achse, oder die Räder besteigen,“ welches eben so viel heifst, als auf einem Wagen fahren. So sagt *Silius* Lib. 16: „Er trieb die umgeworfene Achse;“ und an einem andern Orte: „er hatte die Achse noch nicht bestiegen;“ und *Sidonius* im 23. Carmen sagt: „der Haufe besteigt die Räder,“ d. h. den Wagen.

Die Achse war unter allen Stücken des Wagens dem schnellen Zerbrechen am meisten ausgesetzt, obgleich das beste und gesundeste Holz, oder das zäheste Eisen oder Erz dazu verwendet ward. Ein unvermutheter Prellstofs konnte sie leicht zersplittern oder ganz durchschlagen; öfters mochte auch die Ungeschicklichkeit des Lenkers etwas dazu beygetragen haben, wenn er gegen einen Stein oder eine Baumwurzel anrennte, oder über Löcher hinwegfuhr, denen er hätte ausweichen können; brach in solchen Augenblicken die Achse nicht, so war diefs ein glücklicher Zufall. *Hesiod* in den Hauslehren Lib. II. räth deswegen den Wagen nicht zu überladen, denn, „schlimm ist's, wenn du dem Wagen zu mächtige Lasten aufludest, dafs die Achse zerbrach, und im Wust umrollte die Ladung.“ Metallene Achsen sind im strengen Winter in Gefahr leicht zu zerbrechen, weil die Kälte das Metall durchdringt, und kurzbrüchig macht; sie wurden daher mit mehrern eisernen Banden unter dem Kasten befestigt, wie man auf vielen Abbildungen bemerken kann; auch gieng das hinterste Ende der Deichsel nicht durch die Achse, wie bey den hölzernen gewöhnlich war, sondern sie lief der Länge nach durch die Mitte des Kastenbodens, in welchen sie eingefügt war.

Die alten Schriftsteller sprechen viel von gebrochenen Achsen; es ist auch nicht zu verwundern, dafs sie leicht in Stücken zerflogen, wenn die Krieger mit ihren Wägen über Haufen von Trümmern hinwegeilten, Thore, Pallisaden und andere Verschanzungen damit einrannten, oder damit über Gräben hinwegsetzten, wobey der Gegenschlag hauptsächlich auf die Achse wirkte. *Homer* sagt Lib. XII: „Da war kein Wagen im Stande, so gut er auch bespannt war, der eine Lücke oder Breche in die Pallisaden hätte einrennen „können, womit der Graben besetzt war;“ und Lib. XVI: „Die Pferde, welche „die Götter dem *Peleus* verehrt hatten, überwinden alle Hindernisse; sie setzen „über den Graben (mit dem Streitwagen) und fliegen über das Feld.“

Im 6ten Buch der Iliade wird erzählt, dafs die Pferde des *Adrastes* an einen Tamaristen-Stamm anrennen, und die Deichsel zertrümmern. Der arme *Hyppolit* in *Ovids* Metamorphosen Lib. XV zerreifst die Räder seines Wagens an einem Baumstamme, und wird jämmerlich geschleift. *Orestes* Wagen zerfliegt in Stücke, und er liegt todt auf der Rennbahn.

Als *Julius Cäsar* seinen gallischen Triumpf feyerte, und bey dem Velabrum vorbeyfuhr, wäre er fast über seinen Triumphwagen herabgestürzt, weil die Achse an dem Wagen brach, der doch während dem Zuge nur im Schritt fahren konnte, wie *Sueton* Cap. 37 erzählt.

Man findet viele Rennwägen auf alten Monumenten, wo die Achse ganz am Hintertheile des Kastens befestigt ist. Einige meynen, dieſs sey ein bloſses Versehen des Künstlers, allein dieſs war es nicht, sondern die Achse war mit Vorbedacht so an dem Wagen angebracht, auf dem der Lenker stehend fahren muſste. Die Deichsel bekam mehr Spielraum, und der Fahrende stand sanfter und sicherer als über der Achse: die zweyrädrigen Sediola in *Italien* sind noch auf diese Art gebaut.

Von der Deichsel.

Die Deichsel ist die lange Stange, welche an dem Vordergestelle zwischen den Rädern befestigt wird, und bis unter das Joch zwischen den Zugthieren durchgeht; sie dient den Wagen hin und her zu lenken. An ihrem vordern Ende wird das Joch aufgebunden, und so wird bloſs an der Deichsel der Wagen ohne Stränge fortgezogen. Auf *griechisch* heiſst die Deichsel Rymos, auf *lateinisch* Temo, im *Griechischen* heiſst die Spitze der Deichsel Akrorrymion, und im *Lateinischen* Acrotemo. Dieser Theil ward unter das Joch geschoben; der hintere Theil der Deichsel, welcher an vierrädrigen Wägen gabelförmig war, heiſst auf *griechisch* Sterygma, und im *Lateinischen* Furca, wie *Pollux* Lib. I. Cap. 10 sagt.

Die Deichseln an den leichten zweyrädrigen Bigen und Quadrigen zum Streit und Wettrennen hatten keine Furca, sondern sie waren nur eine lange Stange ohne Seitenstreben oder Gabel: das hintere Ende lief unter dem Kasten durch, und war in der Mitte der Achse eingezapft; einige giengen ganz durch die Achse, und reichten bis hinten an die Fuſsschwelle des Kastens, und war unter diese, so wie durch die Achse, und unter die Mitte der vordern Bodenschwelle des Kastens mit einem Nagel befestigt; überdieſs war der Kasten noch durch die Achse auf jeder Seite mit einem starken Nagel oder einer Zugschraube, Cochlea, festgemacht, so daſs eines dem andern zur Stütze diente; weil aber diese Art Deichseln keine Seitenstreben oder Gabel hatte, so war sie deswegen viel schwanker, und folglich auch dergleichen Fuhrwerk, auf welchem der Fahrende die Thiere stehend lenkte, viel sanfter, aber eben deswegen auch gebrechlicher, als wenn die Deichsel zwischen Deichselarmen oder in einer Furca eingefügt gewesen wäre,

weswegen sie meistens gerade vor der Achse abbrach, wie man in vielen Stellen des *Homer* lesen kann. Z. B. Ilias III. 14: „*Hectors* Pferde reifsen mit ihm aus, „eine unzählige Menge anderer zerbrechen die Deichseln, und lassen die Wa„gen in diesen beschwerlichen Wegen zurück; hier sieht man nichts als Krie„ger unter ihre Achse gestürzt, und die Gefilde mit den elenden Trümmern „von zerschmetterten Wägen bedeckt.“ Und in *Ovid* Metamorph. Lib. II. liest man: „Dort liegen Zäum' und Gebisse, dort die von der Achse abgesprengte „Deichsel“: also mufste die Deichsel in der Achse festgesteckt, und mit ihr vereinigt gewesen seyn.

An den ältesten vierrädrigen Fuhrwerken war das Holz der Deichsel am hintern Theile aufgespalten und gabelförmig. Die Gabel, welche mit der Stange der Deichsel aus einem Stücke war, wurde in einer gewissen Entfernung von der Achse mit einem Ringe verbunden, dafs sie nicht weiter aufspalten konnte. Man schob die Gabel durch die Vorderachse so weit hinten aus, dafs man über die äufsersten Enden derselben ein Querholz (Zwergholz) legen konnte, welches unter der Langwide durchlief, und das Reibscheit heifset: es dient dazu, das Vordergestelle gerade, und die Deichselstange in die Höhe zu halten, damit sie nicht durch das Gewicht ihrer Länge auf den Boden falle.

Durch die Achse und durch die Mitte der Gabelärme waren Löcher gebohrt, durch welche hölzerne Zapfen geschlagen wurden, die wieder herausgezogen werden konnten; sie hielten die Deichsel mit dem Vordergestelle zusammen. Man konnte also die Deichsel in dem Wagenschupfen nicht in die Höhe richten, sondern sie blieb immer gerade ausgestreckt, wie noch die meisten Deichseln an unsern heutigen Bauernwägen beschaffen sind.

Plutarch im *Coriolanus* sagt: „Die Furca ist ein gespaltenes, oder ein „zweyfaches Holz; die *Griechen* nennen es Sterygma; dieses pflegt unter den „Wagen geschoben zu werden,“ d. h. wenn man das Vordergestelle unter den Vorderwagen fügt, so wird die Deichsel mit der Furca unter diesen Theil des Wagens geschoben. Dergleichen Gaffelhölzer an den Bauernwägen werden noch in *Baiern* Furkeln genannt.

Hesychius nennt die Deichsel Rymos, und sagt, einige nennen sie auch Stemona, welches mit dem *lateinischen* Temo sehr übereinstimmt.

Die Langwiede, oder der Baum, welcher den Hinterwagen mit dem Vordergestelle vereinigte, hiefs bey den *Griechen* Hypostalon, oder Stathmion, und Stathmus hiefs bey den *Persern* ein langer Stab, oder ein gewisses Längenmafs. Unter diesem Namen wird auch oft die Deichsel verstanden, allein dieses ist die eigentliche Deichsel nicht, obgleich sie auch als Deichsel dienen konnte, wenn das Hintergestell ausgehoben, und für sich als ein zweyrädriger Karren gebraucht ward, wie noch heut zu Tage unsere Bauern oft thun.

In spätern Zeiten bestand die Deichsel auch aus zwey Stücken; die Gabel blieb nämlich in dem Vorderwagen, und die Deichsel, welche hinten eine kleine Gabel hatte, schob sich über die erstere an, und ward mit einem Quernagel verbunden, so dafs sich die Deichsel frey auf und ab bewegen konnte, und nicht so schwer auf das Joch drückte; wie man auf dem Plan Tab. V. Fig. II. und Tab. XX. Fig. I u. II bemerken kann. Diese Deichseln liefsen sich aufwärts biegen, und man brauchte das Vordergestell nicht mehr auszuheben, und an der Mauer in die Höhe zu stellen. An dem vordern spitzigen Theil dieser Gabel, welche im Vordergestelle stak, ward die Deichsel gesteckt, und auf den hintern, breit aus einander stehenden Theil das Reibscheit gelegt. Man wählte dazu meistens gaffelförmig gewachsene Aeste, wie noch heut zu Tage in manchen Gegenden geschieht; sie waren ungefähr das, was unsere Deichselärme sind, und dienten die Deichsel in die Höhe zu halten, und sie bey dem Umwenden mit der Achse zu verbinden, und zu unterstützen: dieser Theil ward auch Furca genannt. Ehemals strafte man die Diebe damit, dafs man ihnen die Furca an den Hals hieng. *Plutarch* sagt: „folgende Strafe für einen Sclaven, der gefehlt hatte, ward für hart ge„halten, wenn er die Gabel, woran die Deichsel steckt, in der Nachbarschaft „herumtragen mufste. Die Nachbarn und Hausleute, die den Bestraften gese„hen hatten, trauten ihm nicht mehr, und nannten ihn einen Furcifer, einen „Furkenträger:“ bey den *Griechen* Kyphon. *Cicero* de divinatione 26 sagt: „Als eines Tages das Volk im Circus versammelt safs, ward ein „Sclave mit der Furca am Halse durch den Circus gegeifselt.“ Hieraus erhellt sehr deutlich, dafs nicht vom Temo, oder von der Deichsel die Rede ist, sondern von dieser Gabel, welche man von der Achse abheben konnte, wenn man die Nägel oder Zapfen herauszog. *Plautus* im *Casina* ruft aus: „Schweig! ich bitte wahrlich heute die Götter, dafs du den Hund und die „Furca tragen mögest.“ So ist es noch in einigen Gegenden üblich, dafs liederliche Mädchen und kleine Diebe Hunde tragen müssen, und mit der soge-

nannten Geige herumgeführt werden, worin der Hals und die Hände eingeschlossen waren.

Diejenige Deichsel, welche mit der Gabel nur ein Stück bildete, ward zuweilen auch wegen ihrer Gestalt Furca genannt. Bey den *Römern* diente sie öfters dazu, den Verbrecher daran zu kreutzigen; die Aerme wurden an die zwey Gabelzweige in die Höhe, und die Füfse an die Deichselstange genagelt, oder gebunden, welche ein Paar Schuhe tief in den Boden aufrecht stehend eingegraben ward, wie bey *Lipsius* de Cruce zu sehen ist. Nachdem die Strafe des Kreutzigens in den frühern Zeiten des Christenthums abgeschafft worden war, so diente diese Art Wagendeichsel noch öfters als Galgen, welchen man ebenfalls Furca nannte, daher nach dem *Lateinischen* noch der *französische* Ausdruck fourche patibulaire.

Scheibengestelle, oder Gestelle, wo der Vorderwagen statt mit einem Reibscheit, vermittelst eines Felgenkranzes oder einer doppelten Scheibe im vollkommnen Kreise umgedreht wird, und die Vorderräder durchlaufen können, waren bey dem Wagenbau der *Griechen* und *Römer* noch nicht eingeführt, weil die Vorder- und Hinterräder fast immer von gleicher Höhe waren.

Das Holz der Deichsel mufste leicht und zähe seyn; man wählte dazu den Fraxinus, die Esche; sie war gewöhnlich, wie das übrige Holzwerk des Wagens, blank gerieben oder geglättet; an reichern Fahrwerken ward sie noch mit silbernen und goldenen Zierrathen bedeckt, oder sie ward ausgeschnitzt und übergoldet. Wenn die Dichter von ehernen, silbernen und goldnen Deichseln sprechen, so ist vielleicht hierunter blos von dem Beschläge die Rede, womit die Deichsel theils wegen der Dauer, theils der Zierde wegen belegt war. Das vorderste oder äufserste Ende der Deichsel an reichen Wägen war gewöhnlich mit einem metallenen Thierkopf, z. E. mit dem Kopfe eines Löwen, Widder, Drachen, Adler u. dergl. verziert, wie man in diesem Werke an dem Triumphwagen des *Marcus Aurelius* im II. Bande Tab. XLVIII. Fig. 2 und an mehrern andern bemerken kann. In eben diesem Bande auf Tab. LXXXIX. Fig. 20 ist ein Deichsel-Ende von Erz von sehr schöner Form, das in der Gegend von *Rom* gefunden, und sich nun in dem Antiken-Cabinet des Grafen *Moriz* von *Fries* in *Wien* befindet, wo ich es abgezeichnet habe. Die ganze Länge dieses Stücks beträgt 12 Zoll, und die Dicke des Rohres drittehalb Zoll. Fig. 22 ist von *Caylus*, und Fig. 21 von dem Schauwagen, Tab. LI. Dann Fig. 23 von dem *Essedum* Tab. LX. A. An geringen Wägen und

Fuhrwerken war an diesem Ende ein eiserner Ring, in welchem die Vorlegdeichsel eingehängt ward, und ungefähr einen Schuh weiter zurück war ein Loch gebohrt, in welches ein hölzerner Zapfen, Paxillus, oder ein eiserner Jochnagel, Estor, gesteckt ward, welcher auch Reibnagel heifst.

Auch sieht man Deichseln von verschiedenen Formen und Krümmungen. Einige gehen gerade aus, andere sind von unten hinauf, oder wie ein Bogen in die Höhe gekrümmt: man sieht ganz runde Stangen, achteckige, flachrunde, und auch ganz breite Deichselstangen; letztere besonders an den Esseden, oder Streitwägen der alten *Britten*, von denen *Julius Cäsar* erzählt, dafs die Führer während des Gefechtes auf der Deichsel zwischen den Pferden vor und zurück liefen, oder aufrecht still standen, welches sie nicht würden haben thun können, wenn die Deichselstange rund gewesen wäre.

Die Alten kannten auch schon die sogenannte Berre, Lander, oder die Scheerendeichsel, in die man ein Pferd spannte; *Columella* nennt sie Limo, *französisch* heifst sie Limonière. Man bediente sich derselben sowohl an vierrädrigen, als an zweyrädrigen leichten Wägelchen, wie Tab. X und Tab XI sehr deutlich zu bemerken ist. An diesen war der Brustriemen nicht wie bey den Jochthieren ein Lepadna, sondern eine Art von Kummet, welches Helcium genannt, und an welches die Scheere oder Berre unmittelbar ohne Stränge eingehängt ward, wie man noch heut zu Tage die sogenannten *Burgunder* Wägelchen bespannt sieht. Vermuthlich war das hinterste Zugthier an dem früher erwähnten *gallischen* Fuhrwagen, vor welchen mehrere Thiere gespannt waren, auf eben diese Art eingespannt.

Die Vorspanndeichseln an den Jochgespännen bestanden, wie schon früher gesagt worden ist, aus dünnen Holzstangen oder Weidenflechten, zuweilen aber auch aus einem dicken Hanfstrick, wie *Eustathius* sagt: „Amprum ist ein dicker Strick, den man statt einer Deichsel braucht, und zwischen die Jochthiere spannt.“ In der Bibel heifst dieser Strick Kamel, *deutsch* Kabel, *holländisch* Kabel, *franz.* Cable, *arabisch* Habel.

Von den Kästen.

Der Kasten ist derjenige Theil des Wagens, worin man sitzend oder stehend fahren kann, und in welchem Waaren, Geräthe, Baumaterialien und Feldfrüchte von einem Orte zum andern gebracht werden. Die Gestalt dieses Kastens, und der Gebrauch, zu dem er bestimmt ist, giebt dem Fuhrwerke den Namen; und ohne den Kasten bleibt jedes Fuhrwerk ein leeres Wagengestelle oder ein Karren. Durch den Kasten wird das Gestell entweder ein Landwagen, Lastwagen, ein Streit- Renn- oder Triumphwagen. Die Bauart eines jeden ist verschieden, in so fern sie die Gestalt oder den äufsern Umrifs betrifft; im Grunde aber stimmt sie mit den Haupttheilen überein: diese bestehen aus dem Boden, dem Gerippe und aus der äufsern Bekleidung. Von diesen also wird in diesem Capitel die Rede seyn.

Es war für die ersten menschlichen Bedürfnisse nicht hinlänglich, ein Fuhrwerk mit Rädern erfunden zu haben, worauf man grobe Massen führen konnte, man bedurfte deren auch, um Erde, Sand, Steine, Dünger, und die verschiedenen Erzeugnisse des Feldes von einem Orte zum andern zu schaffen. Was zu dem Einen hinreichend war, taugte für das Andere nicht; daher ersann man mancherley Kästen, die einen mit Geflechten, oder durchsichtigem Gestäbe, die andern mit Bretern, oder mit Seitenwänden von Fellen, Leder, u. dgl. einzufassen, und ihnen die äufsere Gestalt zu geben, die für jeden Gebrauch am angemessensten war; so waren einige viereckig, und rings herum geschlossen, wie Tab. VII. F. 10, andere waren vorn, und wieder andere hinten offen. Die meisten Formen hat die Nothwendigkeit erzeugt, viele andere sind die Frucht des Geschmackes und der Laune des Arbeiters, oder des Luxus des Eigenthümers.

Die Namen der Kästen waren so mannigfaltig, als die Gestalt derselben. Die *Griechen* nannten Hyperteria alles, was auf die Achse gelegt oder befestigt ward, um darauf oder darin Dinge fortzuschaffen; gewöhnlich war sie lang-viereckig, und eingeflochten: der Verschlag mochte nun mit Reisig, Weiden, Gerten, Schilf, Geröhrig, Stäbchen, Binsen oder dergleichen eingeschlossen seyn, man nannte ihn Hyperteria; sogar die dicken Bohlen, welche man ohne irgend eine Umfassung auf das Rädergestelle legte, wurden so genannt, s. Tab. V. Fig. 5. T. *Homer* nennt eben dasselbe Perintha.

Die *Römer* nannten die mannigfaltigen Kästen: Capsum, Sella, Vas, Arca, Ploxemum, Sirpea, Benna, Clabula, Clavola, Canathra, u. s. w.

Einige Kästen waren oben gedeckt, sowohl zur Bequemlichkeit der fahrenden Personen, um sich gegen die Sonne, oder Wind und Wetter zu schützen, als auch zur Erhaltung der Waaren, die man darinn versenden wollte. Die geringen Kriegsfuhrwägen waren mit langen Deckeln verschlossen, die einen scharfen Rücken, und zwey abgedachte Seiten hatten; ein solches Dach hiefs Tectum, s. Tab. XIX. Fig. 2. die Arcera, und Tab. VII. Fig. 9. von einem egyptischen Basrelief zu Elkab, aus dem gröfsern fr. Prachtwerke: Ueber Egypten, entlehnet.

Eine andere Art Bedeckung war ein langes, rund gewölbtes Dach, dergleichen noch an unsern Deckelwägen gebräuchlich ist, welches Tympanum hiefs, aber nicht mit dem Scheibenrade am Plaustrum verwechselt werden darf. Andere gemeine Wägen waren mit Reifen überspannt, über welche Leinwand oder Binsenmatten gezogen wurden, wie auch noch heut zu Tage die Fuhrleute thun. Von dieser Art waren, wie ich vermuthe, die bedeckten Wägen, in welchen *Joseph* auf Befehl des *Pharao* seine Familie abholen liefs. Gewöhnlich wurden die Fuhrwägen nur mit geringen Teppichen, Decken oder Matten überlegt.

Die Stadtwägen, die sowohl zur Pracht, als zur Bequemlichkeit dienten, hatten verschlossene und bedeckte Kästen von verschiedener Art; einige waren mit einem steifen Dach von zwey schrägen Seiten bedeckt, welches zuweilen mit Goldblech ziegelförmig überlegt war, und Tectum pectinatum hiefs; andere hatten ein gewölbtes vierkantiges Dach, welches Tectum testudinatum genannt ward; andere Kästen waren rings herum mit reichen Tapeten, Teppichen und Vorhängen von Seide umgeben, wie der Kasten des festlichen Wagens oder der Tensa; oder sie waren mit Fensterrahmen versehen, in welchen Horn, Fraueneis, oder durchsichtige Leinwand eingesetzt oder eingespannt war, wie an dem reichen Carpentum; solche Wägen hiefsen velata Vehicula; noch andere waren mit ledernen oder leinenen Mänteln umgeben, die Umbracula hiefsen, und aufgerollt werden konnten.

Es gab auch Wagenkästen, die rings umher mit Leder überzogen und bedeckt waren, und nur an beyden Seiten kleine Oeffnungen hatten, um

das Licht einfallen, oder frische Luft einziehen zu lassen. So ein Kasten mit gewölbten Dache hiefs Arca camerata, man konnte darin sowohl sitzen als liegen; von einem solchen Wagen spricht *Plinius* Lib. VII. Epist. 21: „Ich bin in einem bedeckten Wagen hier angekommen, rings umher verschlos„sen, wie in einem Schlafzimmerchen, Cubiculum." *Lucan* nennt den bedeckten Kasten Covinum constratum; Covinus war aber ein *gallischer* Streitwagen, und nicht allgemein.

In der alten Geschichte kommen mehrere Beyspiele von dergleichen bedeckten Kästen vor. *Curtius* Lib. IX. Cap. 10 sagt: „*Alexander* liefs bey Ge„legenheit eines Festes, welches er seiner Armee gab, eine Menge Wägen bauen, „deren Kästen grofs genug waren, um in jedem viele Soldaten zu setzen; sie „waren theils mit weifsen Tüchern, theils mit reichen Stoffen bedeckt, und wie „Zelte verziert." Bey dem Prachtaufzuge des *egyptischen* Königs *Ptolemäus* kommen Wägen vor, die von Mauleseln gezogen wurden, und deren Kästen, wie die einiger barbarischer Völker, mit einem Zelte überspannt waren. *Herodot* erzählt Lib. I, dafs in *Babylon* die sonderbare Sitte war, welcher auch *Baruch* Cap. 6 erwähnt, dafs ein jedes verheirathetes Frauenzimmer einmal während der Ehe sich von einem Fremden in dem Hain des Tempels der *Venus* bedienen lassen mufste; jeder Fremde lief dahin, und die Schönen wurden bald erlöst, wie *Herodot* versichert. Die vornehmen Frauenzimmer aber, die nicht wollten erkannt seyn, begaben sich in bedeckten Wägen zu dem Tempel, die rings herum verschlossen, und überdiefs noch mit vielen Bedienten umgeben waren, damit man sich ihnen nicht nähern konnte. *Herodot* sagt ferner, Lib. IV., dafs die *Scythen*, die *Massageten* und andere Völker bedeckte Wägen hatten; der Kasten war ihre beständige Wohnung, er war rund, rings umher mit Filz bedeckt; wie noch heutiges Tages die der *Tartarn*.

Die Kästen der Renn- und sogar der gemeinen Streitwägen müssen sehr leicht in ihrer Bauart gewesen seyn; sie waren defswegen meistens aus feinen Gerten geflochten, und sowohl der Boden als das Gerippe und die Seitenwände waren äufserst leicht ausgearbeitet, wie aus *Homers* Iliade erhellt, wo *Diomedes* überlegt, ob er dem prächtigen Wagen des *Rhesos* mit der reichen Beute in die Höhe heben, und schwebend über die schlafenden *Thracier* hinwegtragen sollte. Dieser Wagen mufste also sehr leicht gewesen seyn; von dem Kasten allein kann hier nicht die Rede seyn, denn wie hätte er ihn so schnell vom Wagengestelle abnehmen, und allein damit nach dem Lager eilen können, da er doch die beyden Pferde bey sich hatte, die er dem *Rhesos* entwendete. Tab. V. Fig. 1 zeigt ein solches Kastengestell an, wie es

als Gerippe aussieht, ehe es mit Leder oder Holz überzogen ist; die geflochtenen Kästen müssen jedoch viel leichter im Holzwerke gewesen seyn.

Die Form der ältesten Rennwägen stimmt mit dieser Zeichnung überein, wie im II. Bande Tab. LV. B. Fig. 4; aber später fiel der obere runde geschlossene Kranz auch bey den Streitwägen weg, und der hintere Eintritt in den Kasten blieb ganz frey und offen. Wie wäre es sonst möglich gewesen, dafs die Kämpfer während des Gefechtes in voller Rüstung so oft hätten ein- und ausspringen können? Von diesem obern, rings herumlaufenden Kranze, der meistentheils aus einem Stücke im Ganzen gebogen, und mit einer Zapfenfuge vereinigt war, sagt *Homer*, Ilias 21: „Es schnitt der Jüngling mit dem „Erze einen Zweig vom wilden Feigenbaum zum obern Sesselrande des Wagens.“ Vielleicht behielten aber auch die Kästen der gemeinen Streitwägen diese alte Form, wie man auf alten Münzen, Tab. XXVI. Fig. 3 und 6, sieht. Es ist zu vermuthen, dafs nur die Anführer sich von ihren Wägen entfernten, um zu Fufse mit ihrem Gegner zu streiten; aber die gemeinen Wagenstreiter mufsten bey ihrem Fuhrmanne auf dem Wagen stehen bleiben, sonst wäre Verwirrung entstanden.

Diese gemeinen Kriegswägen waren alle einförmig; aber die der vornehmsten Anführer zeichneten sich durch ihre verschiedenen Gestalten, so wie durch die Pracht aus; wie man in der Ilias bey dem Wagen des *Rhesus*, des *Hector*, *Ulysses*, *Lycaon* und anderer mehr bemerkt.

Diese Kästen waren mit Zapfen oder Schraubennägeln über die Achse befestigt; auf jeder Seite des Kastens gieng der Nagel durch die hölzerne Achse, oder wenn sie von Eisen oder Metall war, wurde er vermittelst mehrerer Bande, die um die Achse lagen, fest gehalten, und ein dritter Nagel gieng durch das Vordertheil des Fufsbodens, und durch das hintere dicke Theil der Deichsel, das unter dem Kasten durchlief, und hielt das Ganze so zusammen, dafs die Deichsel keine Seitenstreben oder Aerme nöthig hatte, wie an den vierrädrigen Wägen der Fall war.

Der Kasten des gewöhnlichen vierrädrigen Wagens wurde jedesmal, wenn man ihn gebraucht hatte, vom Wagengestelle abgenommen, und auf die Seite gestellt, oder aufgehangen, und der Wagen ebenfalls zerlegt, wie man in der Iliade liest, wo die Söhne *Priams* den Wagen aus der Halle heraustragen, denselben zusammensetzen, und dann den Kasten von geflochtner

Arbeit darauf befestigen. Dieſs geschah blos mit den leichten unbedeckten Kästen. Von den grofsen bedeckten Kutschenkästen ist hier die Rede nicht, denn diese blieben beständig auf ihrem Wagengestelle befestigt. Auch scheint es, dafs man die Kästen der zweyrädrigen Bigen und Quadrigen, die reich verziert waren, und deren man sich nicht täglich bediente, ebenfalls von dem Wagengestelle abnahm, und besonders aufbewahrte, wie dieses die Stelle im *Homer* beweist, wo die schöne *Hebe* den Wagen der *Juno* selbst zusammenfügt und auf die Räder stellt.

Rings um den Kasten der Bigen und Quadrigen, die im Kriege und zum Wettrennen gebraucht wurden, lief ein eiserner oder metallener Reif frey über der obern Kante herum; dieser Reif war öfters übergoldet oder übersilbert, zuweilen auch ganz von Silber verfertigt. Bey den *griechischen* schönern Wägen war diese Umgebung allgemein. An *römischen* Wägen waren die Seitenwände des Kastens höher; daher fällt ihre Bauart schwerer ins Auge, und dieser Umkreis ist entbehrlich. Die Umrisse von einigen *griechischen* Wägen, welche ich Tab. XXIX mittheile, und von dem Friese des Parthenions, oder des Tempels der *Minerva* zu *Athen*, aus dem Werke der Herren *James Stuart* und *Revett* genommen sind, zeigen die Verschiedenheit der niedlichsten Formen, welche die *Griechen* diesen metallenen Reifen zu geben wufsten, die sie Antux nannten. Sie waren zuweilen doppelt über einander, wie in Tab. XXXIV. Fig. 2. Um den Kasten des Wagens der *Juno* lief ein doppelter Antux, oder zwey Stangen über einander rings herum wie ein Geländer, daher nennt *Homer* die Antugen auch Peridromoi, oder die Umläufer. Sie zierten den Wagen, und dienten sowohl zu einem Widerhalt und Schutz in holprigen Wegen, an welchen der Fahrende sich halten konnte, als auch zur Bequemlichkeit bey dem Auf- und Absteigen. An diesen Kreis band man auch die Pferde, wenn man stille hielt, und von diesen Sprügeln oder Umläufern sagt *Homer* in der Ilias XIX, 393: „*Au*„*tomedon* und *Alkimos* legten jedem das Gezäum in die Mäuler, und spannten „rückwärts die Zügel zum schön geformten Kasten;“ und eben da sagt in einer andern Stelle *Diomedes* zu seinem Gefährten: „Steige du alsdann schnell von „meinem Wagen, nachdem du die Zügel meiner Pferde vorn an dem Sessel„rande befestigt hast.“ Die *Römer* hatten statt dieser Sprügel oder Antugen nur kleine metallene Ringe vorn am Kasten befestigt, die sie Annuli nannten, worein sie die Zügel knüpften.

Diese Antugen oder Sprügel reichten öfters weit hinten über den Kasten hinaus, und dienten auch das Sitzchen mit vier Riemen, *griechisch*

Himtaïa daran zu schnallen; oder es hieng auch dieses Bänkchen, welches *griechisch* Himantion, *lateinisch* Sedularium hiefs, und ausgefüttert war, in metallenen Kettchen, wie Tab. XXXIV. Fig. 1 deutlich zeigt, und eine Stelle der Iliade zu bestätigen scheint, wo es von dem Wagen der *Juno* heifst: „Es hieng der Sessel in goldenen und silbernen Ringen." Hier ist gewifs blos von dem Sitzchen, und nicht von dem ganzen Kasten die Rede.

Der Kasten des Diphron oder des Streitwagens ward von zwey Männern bestiegen, nämlich von dem Streiter und dem Fahrmann; wenn aber der Streiter müde war, oder nicht mehr focht, so setzte er sich auf das Bänkchen, welches leicht ein- und ausgehängt werden konnte. In diesem Werke wird man viele zweyrädrige Wägen von verschiedener Gattung finden, worauf die Personen sitzend vorgestellt sind. *Homer* erwähnt ihrer öfters in seiner Iliade, z. B. Gesang 16: „*Patroclus* stürzt dann auf den *Thestor*, der „safs in dem zierlichen Sessel eingeschmiegt, und die Zügel waren seinen Händen entsunken;" ferner vom *Hector:* „Als dieser vom Stein getroffen zu Boden „gestürzt, trugen ihn seine Freunde in seinen kunstreich prangenden Wagen, „welcher angespannt hinter dem Heere stand." *Hector* konnte aber gewifs nicht stehen, sondern er ward vermuthlich auf das Bänkchen gesetzt, und von einem Freunde unterstützt. Derselbe Fall war es mit dem verwundeten König Agamemnon, der den Schmerz seiner vielen Wunden nicht mehr ertragen konnte, und seinem Wagenführer befahl, ihn aufs schnellste zu den Seinigen zurück zu führen. Dieser schwer verwundete Krieger konnte sich nicht in diesem unsanften Fahrwerk stehend erhalten, und bediente sich deswegen des Sitzchens, obgleich *Homer* nichts davon sagt. *Vitruvius* schreibt Lib. X. Cap. 14 deutlicher: „in dem Kasten (der Rheda) und in das Vas aeneum" (der eherne Kasten der Bigen und Quadrigen auf Triumphwägen), mufs das Bänkchen befestigt werden." Dieses Bänkchen, wenn es ohne Riemen befestigt war, hiefs Diphriscus, und wenn es in Riemen hieng — Himantion.

Aufser diesen hängenden Sitzchen war in dem Diphron der gröfseren Art, im vordern Boden desselben ein niederes Kistchen, welches die *Griechen*, wie *Eustatius* sagt, Grone und Lenos nannten. Dieses diente auch zum Fufsschemmel, wenn sich der Krieger auf seinem Wagen erheben wollte, um einen Lanzenwurf oder einen Hieb mit mehr Gewalt anzubringen; *Pollux* nennt diesen Fufstritt, worauf die Wagenfahrer stehen, Pterna, *latein.* Scabellum. (Pars, quae ante Tonum est, cui conseendentes insistunt, Scabellum.) Am äufsern Ende desselben war ein Ring befestigt, woran man,

wie ich vermuthe, im Lager die Pferde band, wenn man ihnen das Futter in den Boden des Kastens vorwarf, wie aus Ilias VIII erhellt: „man spannte die „mit Schweifs und Staub bedeckten Pferde aus, und jeder band die seinigen „hinter seinen Wagen.“ In einer andern Stelle sagt *Homer:* „In der Mitte „schlief *Rhesus*, ihr Heerführer, und seine Pferde standen angebunden hinter „seinem Wagen.“ Ferner Iliade XI, 775: „Bey jedem Wagen standen die „Rosse müfsig den Lothos rupfend, und Sumpf-entsprossenen Eppich.“ Noch deutlicher sagt *Homer* in einer andern Stelle: „*Odysseus* löste die Halfterriemen „auf, womit die Pferde des Königs *Rhesus* in den Ring hinter den Wagen an„gebunden waren.“ Dieses Kistchen konnte, aufserdem dafs es als Fufsschemmel gebraucht ward, dazu dienen, um verschiedene Riemen, oder die vorräthigen Peitschen, nämlich die kurzen Riemenpeitschen, *Himasthle*, oder anderes unentbehrliches Geräthe hinein zu thun, da ohnehin an dergleichen Wägen nicht das geringste Plätzchen war, wo man nur einen Strick oder Striegel hätte aufbewahren können. Endlich konnte dieses Kistchen auch als Sitz dienen, wenn für den verwundeten Streiter kein anderes Bänkchen im Kasten war. Die Hülse oder Scheide, worein der Fahrende die Peitsche oder den Stimulus steckte, wenn er ausruhen wollte, hiefs *griechisch*, Sargalos, *lateinisch*, Theca. Der Fufsboden, worauf der Krieger und der Wagenlenker standen, war gemeiniglich sehr dick ausgepolstert und mit Leder überzogen, damit sie desto weniger die harten Stöfse auf unebenem Boden fühlten. Auch das Vordertheil inwendig im Kasten der Rennwägen war sehr gut ausgepolstert, weil der Führer sich während dem Rennen mit dem Knie gegen die Vorderwand anstemmte. Der obere hölzerne Rand des Kastens war meistens mit einem ausgefüllten ledernen Wulst umgeben, wie Band II. Tab. LIX. Fig. 1 sehr deutlich an dem Wagen zu sehen ist, wo die beyden Seiten des Wulstes der Länge nach mit metallenen Nägeln (deren schon *Homer* in mehreren Stellen erwähnet) beschlagen sind. Die inwendige Ausfütterung bestand aus verschiedenen Arten Leder, oder aus schönem *indischen* Saffian, welchen *Plautus* punicum Corium nennt; und aus weichen, gefärbten Fellen, einer Art *semisch* Leder, welches die *Römer* Aluta, die *Griechen* Byrsa nannten; an reichen Wägen aber aus kostbaren Stoffen, oder Seidenzeug mit goldnen und silbernen Blumen und Laubwerk durchwirkt. Man bediente sich damals schon allerley Arten von Haaren zum Auspolstern, besonders aber der Wolle, der Rofshaare, und der Ziegen- und Kameelhaare, vorzüglich aber der Haasenhaare.

Die Sitzkissen in den Wägen der Vornehmen, sie mochten für die Stadt oder auf das Land bestimmt seyn, wurden, so wie die Kissen an der Rück-

wand und an den Seitentheilen, dick mit Federn ausgepolstert; man bediente sich dazu besonders des Flaumes der Feldhühner. Die Lectica oder das Tragbett, welches rings herum geschlossen war, wurde ebenfalls der ganzen Länge nach mit Federkissen ausgelegt. *Juvenal* sagt daher von dieser Bequemlichkeit: Plumis pensilibus vehi, auf schwebenden Flaumfedern getragen werden (in Sänften oder Wägen). Diese Kissen oder langen Polster lagen auf Rahmen, welche mit ledernen Gurten überspannt waren und in Riemen hiengen, (wie Band II. Tab. LXVII. Fig. 7 von einer Ant. Lampe des *Bellori*, deutlich darstellet;) wovon man bey *Herodot* Lib. IX liest, dafs bey der Belagerung von *Sestos* die Einwohner aus Hungersnoth die ledernen Riemen kochten und afsen, worin die Rahmen ihrer Bettstätten hiengen. Dergleichen Bettstätten nennt *Cato* de Re Rust. Cap. X. Lectus loris subtentos. War man also schon so erfinderisch an den stillstehenden Bettrahmen; so ist wohl nicht zu zweifeln, dafs auch die bessern Sitzrahmen in den Stadt- und Reisewägen, worauf die Federpolster oder Sitzkissen lagen, ebenfalls in Riemen hiengen. Dieses sind, meiner Meinung nach, die pensilia Vehicula der Alten, nämlich Wägen mit hängenden Sitzen, oder Sänften, die nicht, wie gewöhnlich, auf der Schulter getragen wurden, sondern in Tragriemen über den Rücken der Träger hiengen; und nicht, wie einige behaupten, Wägen mit hängenden Kästen, wovon man damals noch gar keinen Begriff hatte, und wovon man weder in den alten Schriftstellern, noch auf den vielen und den mannigfaltigen Monumenten das kleinste Merkmal findet, welches zur Bestätigung dieser Behauptung von hängenden Wägen dienen könnte. Die vorerwähnte Stelle *Herodots* beweiset, dafs es damals noch keine in Riemen hängende Kutschen gab, sonst hätten sich die Einwohner von *Sestos* lieber an die dickern Hängriemen der Wägen als an die der Bettstellen gemacht; denn es war in Kriegsnöthen öfters der Fall Lederwerke und Häute zu kochen, und zu käuen, wie dieſs *Appian* §. 214. S. 60 von den *Numantiern* erzählet. Uebrigens ward es schon als ein besonderer Luxus angesehn, wenn man in Wägen mit Federkissen fuhr, welches mollibus Pilentis vehi hiefs.

Die gewöhnlichen Wägen, die Miethwägen, die Wägen für das Gefolge grofser Herrschaften, also die gemeine Rheda, die Arcera, die Benna, und das Vehiculum meritorium waren nicht ausgepolstert, sondern nur auf dem Boden mit mehrern ausgebreiteten Fellen, Thierhäuten, Decken, Matten, oder mit Stroh belegt, worauf man sitzen oder sich der Länge nach ausstrecken konnte; wie *Lucian* zu einem Schmarozer sagt: „Ist

„es um eine Reise zu thun, so wirst du öfters, wenn es regnet, und du der „Letzte im Zuge seyn sollst, auf deinen Wagen so lange warten, bis keiner „mehr vorhanden ist; alsdann wirst du zum Koch, oder zum Haarkräusler der „Dame eingepackt, und bekommst nicht einmal Stroh genug, in deinem Wagen „zu sitzen."

Olaus Magnus, Bischof von *Upsal*, in seiner Beschreibung der *nordischen* Länder sagt: „Die alten *Schweden* und *Norwegen* schliefen auf zubereiteten Bärenpelzen, setzten sich darauf, und fuhren darin eingehüllt mit einem daran gespannten Rennthiere wie auf einem Schlitten über den tiefen Schnee dahin." Auch die alten *Deutschen* safsen und schliefen auf solchen Bärenfellen, sowohl in ihren Wohnungen, als auf ihren Wägen.

An den Kästen der Bigen und Quadrigen, sowohl zum Wettrennen als zum Kriege, war kein Fufstritt zum Hinaufsteigen, sondern der Fahrende sprang frey in den Kasten, selbst mit der Rüstung angethan; denn der Kasten war nicht hoch vom Boden, und der Eingang in denselben war von hinten. Der Fufsboden war hinten schräg zugearbeitet, und diente als Fufstritt; diese Schwelle hiefs auf *griechisch* Pterna, *lateinisch* Calx oder Pes. Bey den Wägen, wo man von vorn oder von der Seite in den Kasten stieg, bediente man sich der Schemmel mit mehrern Stufen; und bey dergleichen gemeinen Fuhrwerken stieg man von den Radspeichen in den Kasten. Grofsen Herren ward von Sklaven, die dazu bestimmt waren, der Rücken als Fufsschemmel dargereicht. Man liest sogar im *Plutarch* de Adulatione: „Die Weiber aus *Cyprien*, die Schmeichlerinnen, als sie nach *Syrien* gekommen, wurden Klimacides, oder Schemmelweiber genannt, weil sie sich vor den Weibern der Könige, die in den Wagen steigen wollten, auf den Boden nieder warfen, und sich ihnen als Fufsschemmel darboten." Wäre also der Gebrauch der Schemmel oder tragbaren Fufstritte nicht üblich gewesen, so würden die Weiber deren Stelle nicht haben vertreten können. Man sieht aus *Xenophon*, dafs es bey den *Persern* Sitte war, Sklaven zu halten, die ihnen als Fufsschemmel dienen mufsten, wenn sie auf das Pferd steigen wollten. Auch die Geschichte des unglücklichen Kaisers *Valerian* beweist dieses, der in die Gefangenschaft des *persischen* Königs Sapor gerieth; jedesmal, wenn der König ausreiten wollte, mufste *Valerian* mit Fesseln beladen sich zur Erde niederbeugen, und ihm als Fufsschemmel bey dem Aufsteigen dienen. In der biblischen Geschichte kommen mehrere Stellen vor, die an diesen *morgenländischen* Gebrauch erinnern; z. B. „Herr! ich bin nicht werth zum Schemmel deiner Füfse.

Die *persischen* Könige hatten überdem noch besondere Bediente in ihrem Gefolge, welche Klinophori, Schemmelträger hiefsen, wie bey *Athenäus* Lib. XII. Cap. 2 zu lesen ist: „Wenn der König aus dem „Wagen stieg, so sprang er nicht herab, wenn es auch gar nicht hoch von der „Erde war; auch ward er von den Umstehenden nicht mit den Händen unterstützt, sondern es wurde ihm immer ein goldener Fufstritt oder Sella nachgetragen, worauf er aus dem Wagen stieg; daher auch im königlichen Gefolge der Klinophoros oder Diphrophoros immer gegenwärtig seyn mufste. Noch zu unsern Zeiten ist es am *türkischen* Hofe Sitte, dafs, wenn der Kaiser ausreitet, ihn sein Schemmelträger (Schemnegi Agha) begleitet, welcher ihm den Schemmel jedesmal ans Pferd stellt, wenn er auf- oder absteigen will.

Capitel VII.

Von dem Grundplane der Wägen.

Nachfolgende technische Benennungen aller Stücke sowohl am Kasten als am Wagengestelle der Bigen, Quadrigen, und der vierrädrigen Wägen, habe ich auf einem Blatte vereinigt, und die Zeichnung auf Tab. V beygefügt, welche dem Wifsbegierigen mehr erläutern kann als die deutlichste Beschreibung. Indessen ist dabey zu bemerken, dafs der gegenwärtige Plan Tab. V. Fig. I. den Grundrifs von einem Diphron, oder *griechischen* Streitwagen vorstellt, der aber, den obern geschlossenen Kranz ausgenommen im übrigen gänzlich mit der Bige und Quadrige übereinstimmt, deren man sich bey Triumphen, zum Wettrennen, und in den ältesten Zeiten zum Spazierenfahren, besonders in *Altgriechenland* bediente.

Das Gerippe dieser Kästen mufste etwas stark im Holze seyn, weil sie damals nicht in Riemen hiengen, sondern blos auf der Achse befestigt waren, wodurch sie öfters sehr harten Prellstöfsen ausgesetzt wurden; besonders, wenn sich, wie gewöhnlich zwey Personen darauf befanden. Dieses Leistenwerk ward alsdann entweder schön überflochten, oder mit feinem Leder überspannt, oder auch mit dünnen hölzernen Tafeln bedeckt, und mit Farbe angestrichen. Alle Zapfen, Fugen und alles Gestemme waren bey den *Römern* mit Genauigkeit bearbeitet, wie man noch aus den alten Monumenten urtheilen kann, sie mögen nun von Metall, Marmor, oder von Holz gemacht seyn. Sie kannten auch schon die Verbindung mit dem Schwalbenschwanze, welchen sie Subseus nannten. Dieser Schwalbenschwanz ⋈ bestand aus zweyen Securiculis, ⊲, wie sie *Vitruvius* nennt. s. ferner *Winkelmann* Tom. 2. 4te Section, von den Statüen.

Auf der Bibliothek zu *Strafsburg* sieht man einige sogenannte Schwalbenschwänze von Eichenholz, welche der gelehrte *Silbermann* zwischen den Quaderstücken der *römischen* Mauer auf dem *Ottiliaberge* im *Elsafs* entdeckte. Sie dienten dazu, die Steine, in welche sie genau eingelassen waren, mit einander zu verbinden, und statt der eisernen Klammern fest zu halten. Man wählte die hölzernen, weil in solchen abgelegenen Gegenden öfters der Fall seyn konnte, dafs diese Mauern vom Raubgesindel beschädigt wurden, blofs um die eisernen oder metallenen Klammern daraus zu stehlen. Da die Alten also die Stärke dieser Art Verzapfung kannten, so haben sie dieselbe gewifs auch bey dem Wagenbaue angewandt; wie es noch heut zu Tage bey guten Arbeitern üblich ist. Zur Verleimung der Holzfugen und Zapfen bedienten sie sich des Leimes aus Abfällen von Thierhäuten, und nannten ihn, wie *Plinius* sagt, Glutinum; auch den Fischleim, oder Leim von Hausenblasen brauchten sie schon zu mancherley Arbeit; *Celsus* nennt ihn Ichtyocolla.

Es ist zu bemerken, dafs alle diese Arten Kästen von der auf diesem Blatte gezeichneten Form, an welchen der Eintritt hinten ist, blofs auf zwey Rädern als Bigen oder Quadrigen gedient haben; d. h., dafs sie mit zwey oder vier Pferden neben einander bespannt waren; sie wurden nie auf vier Räder gestellt, und die Pferde wurden nie anders als auf eben gesagte Art angespannt, welche der Fahrmann stets vom Wagen herab mit langen Zügeln oder Leiten lenkte. Die Wände des Diphron waren höher als die der Renn-Bigen, weil die Seitentafeln, die den Kasten umgaben, dem streitenden Krieger zugleich als Schild dienen mufsten; nur durfte die Höhe der Seitentafeln niemals bis an den Ellenbogen reichen, um die freye Bewegung nicht zu hindern. Die Antugen, oder die metallenen Sprügel, welche den obern Rand der feinern Art *griechischer* Wägen anstatt dieses geschlossenen Kranzes umliefen, gaben dem Gefährte ein niedliches, flüchtiges Ansehn, weil dadurch die Seitentafeln um so viel niedriger, und der Kasten selbst durchsichtiger ward, wodurch der schlanke Wuchs der schönen *griechischen* Damen, und ihr geschmackvoller Anzug besser bemerkt werden konnte.

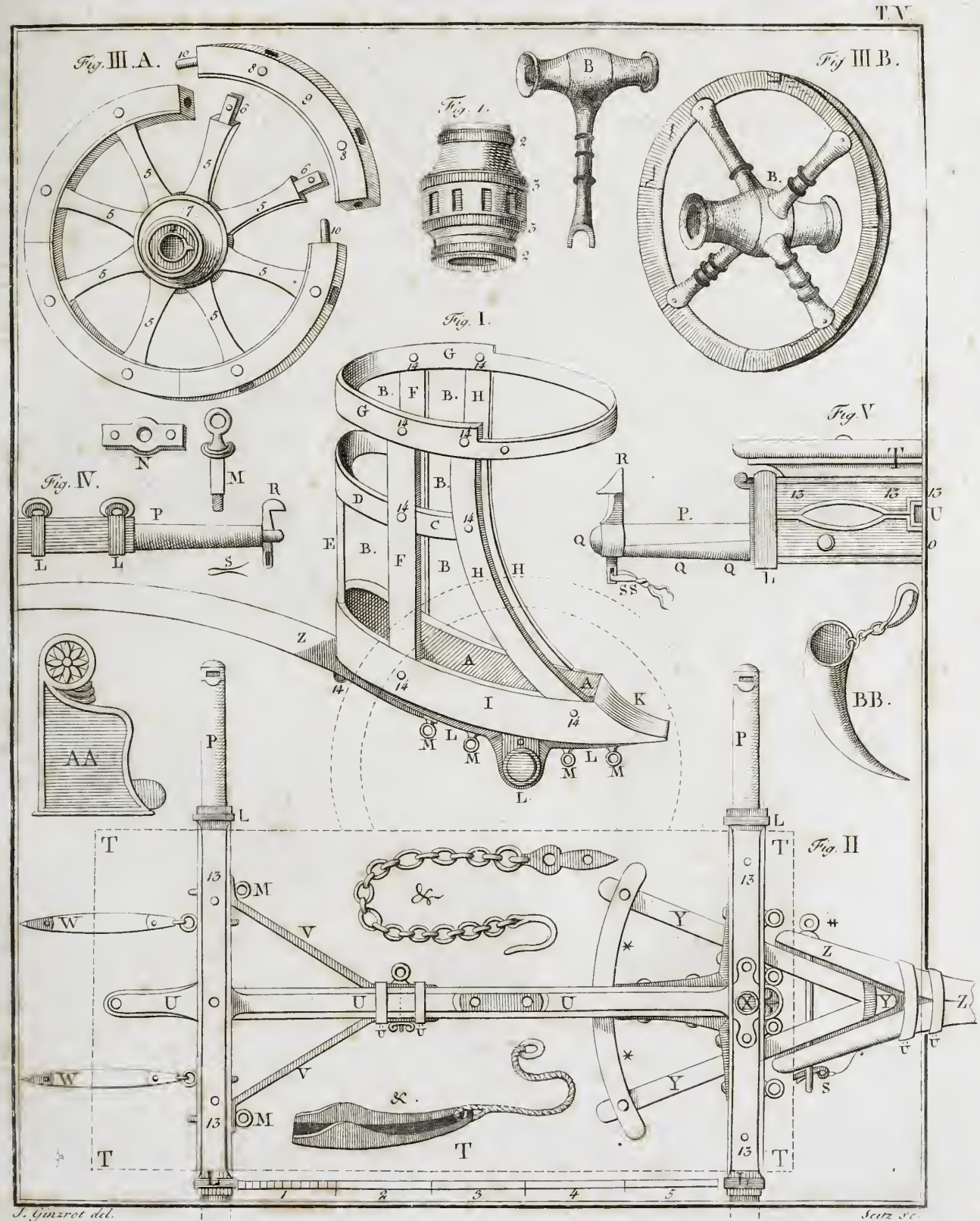


Fig. III. A.
Fig. III B.
Fig. 1.
Fig. I.
Fig. V
Fig. IV.
Fig. II
AA
BB.
J. Ginzrot del.
Seitz sc.

Verzeichnifs der Benennungen

der Theile des Kastens einer Bige oder eines Diphron, und des zwey- und vierrädrigen Wagengestelles.

Tab. V. Fig. I.

Deutsch.	*Französisch.*	*Griechisch.*	*Lateinisch.*
I. A. Der Kasten.	la Caisse.	Diphron.	Capsus.
B. Die Tafel.	le Panneau.	Tarrhion.	Latus.
C. Der Stollenriegel.	le Tenon.	Panax.	Subscus.
D. Der Mittelsprügel.	le Cerceau du tambour.	Capana.	Semicurvatura.
E. Der Mittelstollen.	le Montant du milieu.	Mesation.	Fulcrum frontis.
F. Die Seitenstollen.	les Pieds de renflement.	Metelai.	Fulcra lateralia.
G. Der obere Kranz.	le Cercle.	Aspidiske.	Circulus capsi.
H. Die Eckstollen.	les Pieds d'entrée.	Axelis.	Postis ostii.
I. Der Fufsboden.	le Plafond.	Tonos.	Fundus.
K. Die Fufsschwelle.	le Marchepied.	Pterna.	Calx. Pes.

Fig. II.

II. Das Wagengestell auf vier Rädern.	le train à quatre roues.	Hamaxa.	Currus.
L. Der Nothring.	la Bride du lizoir.	Dactylios.	Axiligator.
M. Die Schraubnägel.	Boulons à vis.	Helikes.	Clavi cochleati.
N. Die Schraubmutter.	l'Ecrou.	Kochlios metrikos.	Cochlea femina.
O. Die Achse.	l'Aissieu.	Axon.	Axis.
P. Die Asenspindel.	la Fusée.	Chnoa.	Cardo.
Q. Das Legblech.	l'Equignon.	Eyrai, (Gyros *).	Eurac.

*) Gyros, wird von Einigen für die Schlagscheibe gehalten, (welche an die Achsenspindel geschoben wird,) an welcher sich der hintere Theil der Nabe reibet; welcher Meinung der Verfasser ebenfalls beypflichtet.

Deutsch.	*Französisch.*	*Griechisch.*	*Lateinisch.*
R. Die Lonc (Lahne).	l'Esse.	Paraxonion.	Obex.
S. Das Schliefsblech.	la Clavette.	Embolodetes.	Embolus, clavicula ferrea.
SS. Das Lonriemchen.	la Goupille.	Sphairoter.	Ligula.
T. Das Packbret.	le Pont - ou - le Madrier.	Hyperteria.	Quadrum.
⁂. Das Reibscheit.	la Sassoire.	Tribon.	Fricator.
Ü. Ringe, Bande.	les Frettes, Liens.	Dactylioi.	Annuli. Vincula.
U. Die Langwiede.	la Flèche.	Stathmion.	Pertica.
V. Die Achsenstützen.	les Arcboutans.	Hypereismata.	Fulcra.
W. Die Berggabeln.	les Valets de montagne.	Kouphisma.	Retinacula Currùs.
X. Der Reibnagel.	la Cheville ouvriére.	Hestor.	Estor.
Y. Die Deichselärme.	les Armons.	Sterigma.	Furca.
Z. Die Deichsel.	le Timon.	Rhymos.	Temo.
&. Die Radsperre.	L'Enrayeure.	Ankyrion.	Sufflamen.
AA. Der Kutschersitz.	le Siège du cocher.	Hedra.	Prima Sella.
BB. Das Schmierhorn.	la Corne à graisse.	Elaiokeras.	Cornaxungia.

Fig. III.

III. Das Rad.	la Roue.	Trochos.	Rota.
1. Die Nabe.	le Moyeu.	Plemna.	Modiolus.
2. Die Schmierringe.	les Frettes.	Dactylioi.	Dactyli.
3. Der Speichenring.	le Cordon du Moyeu.	Plemnodeton.	Thorax.
4. Die Radbüchse.	la boëte de roue.	Destron.	Atarnum.
5. Die Speiche.	le Rais.	Knema.	Radius.

Deutsch.	*Französisch.*	*Griechisch.*	*Lateinisch.*
6. Der Oberzapfen.	le Tenon de rais.	Stylos.	Stylus radii.
7. Der Unterzapfen.	le Tenon à pattes.	Ancon.	Ancon radii.
8. Die Speichenniete.	le Rivet du Rais.	Aëtos.	Pinna.
9. Die Felge.	la Jante.	Itys.	Absis.
10. Der Felgendübel.	le Goujon.	Glossidion.	Lingula.
11. Der Schienenreif.	les Bandes, le Cercle.	Canthos.	Canthus.
12. Die Achsenstöckel.	les Tasseaux.	Hamaxipodes.	Arbusculae.
13. Der Achsenschemmel.	le Lizoir.	Catharaia.	Transversarium.
14. Der Zapfendübel.	la Cheville.	Epikuros.	Epigrus.
15. Das Nabengestämme.	les Mortaises.	Plemnotremata.	Foramina modioli.
16. Die Querleiste.	l'Entretoise.	Proscope.	Impages.

Die vielen Benennungen der kleinern Theile des Kastens und des Gestelles, der Stäbe, Stützchen und Zapfen, die bey dem Wagenbaue nicht unumgänglich nothwendig waren, habe ich weggelassen, obgleich sie *Pollux* alle umständlich aufgezeichnet hat.

Fig. I.

Unten am Diphron habe ich die hölzerne Achse, ihre Lage, und die Art, wie sie befestigt ward, angedeutet. Daneben Fig. IV. ist die Hälfte einer eisernen Achse mit den Banden L, die sie umgeben, von denen bey allen metallenen Achsen mehrere der Länge des Achsenstockes nach angelegt, und an den Boden unter dem Kasten befestigt waren, wie man dieses an einigen nachfolgenden Zeichnungen bemerken kann. Diese Vorsicht hatte das Gute, dafs, wenn auch die Achse unter dem Kasten brach, das abgebrochene Ende derselben dadurch noch festgehalten ward, und dafs der Wagen nicht plötzlich auf die Erde fiel. Diese Achsenbande wurden mit Schraubennägeln befestigt, wie Fig. M zu sehen ist; der Kopf war mit einem Loch oder einem aufstehenden Ringe versehen, wodurch man ei-

nen eisernen Stift schob, wenn man die Schraube anziehen wollte; man brauchte also nicht verschiedene Schraubenschlüssel, weil man mit einem einzigen Stift grofse und kleine Schrauben anziehen konnte; hier dreheten sich aber die Schraubennägel um, und die Schraubenmutter war befestigt, statt dafs unsere Schraubennägel fest stecken, und die Mutter sich herumdrehet; man nennt diese Art Schrauben noch in *Frankreich* Vis à la romaine, und im innern *Italien* sind noch alle gemeinen Wägen damit versehen.

An geringen Wägen brauchten die *Römer* nur starke Spitznägel, deren durchgegangene Spitzen sie umlegten oder umnieteten, dieſs hiefs obliquatis Clavis comittere. An dem Plaustrum und an andern Bauernwägen war das Meiste blos mit hölzernen Zapfen vereinigt, die man verkeilte, welches incuneare hiefs. Die Deichsel an den zweyrädrigen Wägen lief unter der Mitte des Kastens durch, und war durch den vordern Fufsboden mit einem Nagel oder einer Schraube (14) befestigt. S. Tab. V. Fig. I. Die Deichsel der zweirädrigen Wägen blieb immer fest, und ward niemals abgenommen. Die Höhe der Räder zu dieser Art Wägen habe ich mit Puncten angedeutet, und den verkleinerten Mafsstab beygefügt, welcher für alle die Gegenstände gilt, die auf der nämlichen Tafel vorgestellt sind.

Fig. II

Stellt den Grundplan eines vierrädrigen *römischen* Wagens oder Untergestelles vor, welcher bey allen Arten von Fuhrwerken immer der nämliche war; nur die verschiedenen Gestalten des Kastens, der darauf gesetzt ward, veränderte dessen Namen und Bestimmung. Legte man einen geflochtenen viereckigen Kasten darauf, so hiefs er Canathra, Sirpea, Benna u. s. w.; war aber der Kasten mit hölzernen Tafeln, oder mit Leder rings herum halb oder ganz verschlossen; so hiefs dieses Fuhrwerk Arcera, Rheda, Carruca, Vehiculum arcuatum, oder cameratum, u. s. w.; wie aus den folgenden Erklärungen und Abbildungen zu ersehen ist. Für alle diese Wägen, wo, wie gewöhnlich auf den Monumenten, nur die vier Räder abgebildet sind, vom übrigen Gestell aber nichts zu erkennen ist, kann man mit Zuversicht diesen Grundrifs zum Wagengestelle annehmen, wenige Aenderungen abgerechnet, wie z. B. die Höhe der Räder, oder die Länge des Wagens, welche immer im Verhältnisse mit der Länge des Kastens bleiben mufsten.

Wenn aber ein Wagengestell, wie Fig. II, gar keinen Kasten trägt, sondern sein ganzer Obertheil nur mit einer flachen Tafel von zusammengefügten Dreylingsdielen bedeckt ist, wie es das punktirte länglichte

Quadrat T bezeichnet; dann heifst dieses Fuhrwerk Plaustrum majus, und ist der gemeine Bauernwagen, worauf Getreidesäcke, Ballen, Waaren u. dgl. verführt wurden. Von einem solchen *römischen* Plaustrum theilt der gelehrte Herr Graf von *Caylus* in seinem Werke: Recueil d'antiquités etc. Tom. IV. eine Abbildung im Profil mit. Der mit einem Weinfafs beladene Wagen ist in allen seinen Theilen vollständig dargestellt, und ward auf einem steinernen Grabmal bey Langres entdeckt, ich füge denselben Tab. XII. Fig. 1. bey. Die Gestalt dieses Wagens, der Sitz des Fuhrmanns, und das darauf liegende Fafs, alles ist ganz in der nämlichen Form und Proportion, wie noch heutiges Tages die Weinwägen in ganz *Italien* sind; man wird daher die Beschreibung, die ich von dem vorliegenden Grundrifs gebe, sehr leicht auf dieses Plaustrum und auf alle übrige Wägen anwenden können.

Jeder vierrädrige *römische* Wagen bestand aus zwey Achsen, welche durch eine Stange, oder sogenannte Langwiede vereinigt wurden, und so auf vier Räder gestellt schon einen Wagen bildeten. Dieses Holzstück nennen wir die Langwiede, oder den Längebaum, *französisch* heifst es la Flèche, *englisch* the Perch, *italienisch* und *lateinisch* Pertica: auf dem Plan ist es mit U bezeichnet, das vordere Ende desselben ist in den vordern obern Achsenschemmel Nro. 13 eingefügt, und auf beyden Seiten mit Eisen verwahrt, welches durch Eckbänder und durch gerade durchgehende eiserne Zapfen geschehen kann. Das hintere Ende geht durch den hintern Schemmel, und ist vermittelst zweyen eisernen Seitenstützen V mit dem hintern Achsenstock vereinigt, welches wir jetzt gewöhnlich mit hölzernen Aermen oder Seitenstreben fester machen. Die Art der Schraubennägel, womit sie befestigt wurden, ist die nämliche, wie im Vorhergehenden schon bemerkt worden. Ueberdiefs gehen zuweilen Tragstützen von der Mitte der Langwiede bis an den darüber liegenden Boden, oder die Hyperteria T, wie an dem Plaustrum Tab. V. Fig. 2 zu sehen ist, wo der Boden nicht aus einer einfachen dicken Dreylingsdiele, sondern aus doppelt über einander liegenden Bretern besteht. Bey Fig. V bemerkt man, dafs die Hyperteria nicht unmittelbar auf der Achse liegt; sondern auf einem sogenannten Achsenschemmel oder Kipfstocke, wie Nro. 13, welcher auf dem Achsenstock O ruhet, und an jedem Ende mit einem Axiligator, oder Nothringe L verbunden ist.

Da alle diese vierrädrigen Wägen langsamer fuhren als die Streit- und Rennwägen; so bemerkt man auch an allen Abbildungen, dafs

sie blos hölzerne Achsen hatten, wie Fig. V, welche nach der Beschreibung des *Pollux* mit einem eisernen Legblech, wie Q, verstärkt wurden. Am Ende der Achsenspindeln, Fig. P, war der Vorstecker, bey geringen Wägen nur ein hölzerner Zapfen, Paxillus ligneus, sonst aber gewöhnlich von Eisen, wie Fig. R. Am untern Theile war er mit einem flachen Loche versehen, durch welches man aus Vorsicht ein Schliefsblech, wie Fig. S, einschob, oder auch nur ein Bindriemchen, Fig. SS, durchzog. Die Gestalt der Achsenspindeln war cylindrisch, d. h. rund, von gleicher Dicke und gerade aus, aber nicht konisch, d. h. vorn zugespitzt oder unterachset. Das Vordergestell, welches vermittelst des Reibnagels X mit dem übrigen Wagen verbunden war, und sich hinlänglich umdrehen liefs, um mit dem Wagen umkehren zu können, bestand blos aus der Vorderachse und den Deichselärmen, Furca Y, welche sich in eine Spitze vereinigten, an welche die Deichsel übergeschoben ward, wie Fig. Z. Diese Art von Deichsel war nicht fest, wie an den zweyrädrigen Wägen, sondern spielte in dem langen Quernagel bequem auf und ab, damit sie nicht auf das Joch drücken konnte. Das Vordergestell ward durch das Reibscheit Fig. ⁂ in gerader Richtung gehalten; dieses ruhete auf den beiden Enden der Gabel mit zwey Nägeln oder hölzernen Zapfen festgemacht, und lief unter der Langwiede durch.

Fig. &. ist die Radsperre, welche unten an dem Bret oder an der Hyperteria stark befestigt war. Die *Römer* nannten die Radsperre überhaupt Sufflamen; sie sperrten auf verschiedene Art, z. B. mit Stricken, oder Ketten und Haken, oder auch mit einem grofsen Hebel, Levamen, den sie zwischen den Wagen und den Speichen oder durch die Löcher der Tympan-Räder, wie Tab. XIV. Fig. 2 u. 9 schoben. Auf Tab. XII. Fig. 1 bemerkt man unter dem Plaustrum majus, zwey Stück Ketten hängen, die vermuthlich als Radsperre dienten, da der Sperrhaken besonders deutlich ist. *Eustathius* in der Odyssé nennt das Sufflamen auch Epochlea, und sagt, es ist ein Holz, das in die Räder geschoben wird, wenn man bergab fährt, damit sie nicht in die Tiefe laufen und die Zugthiere beschädigen. Mir scheint, dafs hier vielleicht von einem hölzernen Radschuh die Rede sey, dessen man sich in allen Gebirgsgegenden bedient; und wenn *Juvenal* in der VIII. Satyre v. 148 sagt: „Der Consul selbst hält das Rad an mit einem grofsen Sufflamen," (ipse rotam stringit multo sufflamine Consul) so versteht er gewifs keine Kette darunter, die besser ein schweres Sufflamen genannt würde; überdiefs hätte hier der Consul weder an einer Sperrkette,

noch an einem Radschuh etwas zu halten gehabt, wohl aber an einem Sperrhebel, der zwischen die Speichen der Räder, oder durch die Löcher der Tympanen geschoben wurde. Dafs man also auch einen einfachen Hebel, womit das Rad zuweilen gesperrt ward, Sufflamen, genannt habe, scheint mir nicht unwahrscheinlich; weil das Wort sufflaminare von allen Arten des Sperrens gebraucht wurde. *Seneca* bedient sich dieses Wortes in Apocolocynthosi, wo er von dem sich immer wälzenden Rade *Ixions* sagt: „Aliquando Ixionis miseri rotam sufflaminandam.“ *Prudentius* Psychom. v. 417 sagt: „Die Radsperre hemmet den Wagen (tardat sufflamine Currus), und *Virgil* nennt das Wagensperren infrenare Currus. Supinus sagt, sufflaminare heifst ein Rad mit einer eisernen Kette sperren; ein anderer alter Ausleger behauptet, Sufflamen sey ein cisernes Band, das um die Räder gelegt werde; und *Vossius* in seinem Etymologico sagt blos: „Das Sufflamen, womit man die Räder sperrt, ist von Holz.“ Wäre diefs ein blofser Hebel gewesen, so konnte er das Ding ja gleich bey dem eigentlichen Namen nennen. Im Winter, wo die Bergwege mit Schnee und Eis bedeckt waren, konnte man sich nicht immer der gewöhnlichen Radsperren bedienen; man machte es dann wie bey Ammian. Marcellin. Lib. XV. Cap. 10: „Wenn man zur Frühlingszeit bey Thauwetter über die Alpen fährt, und durch den schmelzenden Schnee, über durchrissene Bergschluchten seinen Weg nimmt .... so sinken die Füfse ein, und öfters stürzen Menschen und Zugvieh und Wägen hinab. Das einzige Mittel, auf das man zur Abwendung dergleichen Unglücks gefallen ist, besteht darin, dafs man *Seile* hinten an den Wagen bindet, und Männer oder Stiere dahinter stellt, die durch starke Gegenstrebung den schnellen Gang desselben hemmen, und ihn mehr kriechend als fahrend, mit etwas weniger Gefahr, doch immer mühsam genug abwärts bringen.“

Zu bemerken ist, dafs die Löcher, die ringsum in gehöriger Entfernung vom Rande, durch die Scheibenräder gebohrt sind, dergleichen man viele auf alten Monumenten antrifft, dazu bestimmt waren, um den Sperrhebel oder die Sperrkette durchstecken zu können, weil man den breiten, ganzen Scheibenrädern mit keiner Sperre oder Hebel beykommen konnte.

Die Räder sperren heifst auf französich, enrayer, (einspeichen), weil man den Hebel zwischen die Speichen schob, oder die Sperrkette um die Speichen schlang; mit einem Hemmschuhe konnte man nicht einspeichen (enrayer), weil er nur die Sohle der Felgen umschliefst.

So wie nun die Alten schon verschiedene Arten kannten, die Räder bey dem Bergabfahren zu sperren, so waren ihnen auch gewifs die Mittel nicht unbewufst, den Wagen an einer steilen Anhöhe aufzuhalten, damit er nicht zurück laufe, während man die Zugthiere ausschnaufen liefs. Unter Kouphisma, wovon *Philoxemus* spricht, verstehen Einige einen Sperrstecken; es ist aber wahrscheinlicher, dafs er die Berggabeln, oder Retinacula currus Fig. W darunter verstanden hat, welches kurze dicke Stecken waren, die man vom hintern Achsenstock schräg auf den Boden nachschleifen liefs, wenn man bergauf fuhr, damit man bey dem Stillhalten keinen Stein unter das Rad zu legen brauchte. Das obere Ende ist mit einem Ringe oder Kloben an den Achsenstock befestigt, und das untere ist mit einem eisernen Stachel oder einer Gabel versehen, die, so bald der Wagen rückwärts weicht, in den Boden eindringt, und das Fuhrwerk aufhält.

Fig. AA zeigt im Profil die Gestalt des Sitzbänkchens, welches prima Sella bey den vierrädrigen, oder Temo primus bey den zweyrädrigen Wägen genannt ward, und für den Fuhrmann ganz vorn quer über das Bret des Plaustrums befestigt wurde, wie das auf Tab. XII. Fig. 1, wovon die Seitentheile offen sind. An dem *italienischen* Plaustrum haben alle diese Sitzchen durchgängig ungefähr die Form von der Seite wie Fig. AA, nur dafs einige noch schmäler sind, und oben anstatt der Rose sich das Ende in einen Schnörkel endigt. Anstatt des Kissens bedienten sich die *Römer* auf dergleichen geringen Fuhrwerken eines mit Spreu gefüllten Sackes, oder grober zusammengelegter Teppiche, oder auch Hammels- und anderer Felle.

Fig. BB ist ein Ochsenhorn, worin die Wagenschmiere war, und welches gewöhnlich hinter dem Sitzchen hieng. Die Alten hatten schon die Gewohnheit, die Achsen der Räder zu schmieren, nur an dem Plaustrum, wo die Achse fest in den Tympanen oder Scheibenrädern stak, und sich blos in einer Kerbe drehete, welche in den Backenstöcklein Tab. XII. Fig. 4. 5. eingeschlossen war, konnte man nicht leicht beykommen; deswegen blieben sie auch meistens ungeschmiert, und diese Art Wägen hatten daher, wie schon gesagt, den Beynamen stridentia Plaustra. Nach *Plinius* soll man in einem kupfernen Geschirre die Oeldrüsen abkochen, bis zu der Dicke des Honigs, dann wären sie zur Wagensalbe gut. *Cato* de re rustica Cap. 97 sagt: „Mit abgekochten Oeldrüsen salbe die Ach„sen, und wenn du das Lederwerk damit einschmierst, als wie Riemen und

„Schuhe, so bekommt alles ein besseres Ansehn. Die Salbe von gekochten Oeldrüsen war jedoch anfänglich nicht so allgemein, als das Schweinschmeer, von welchem *Plinius* sagt: ;„Das Schmeer, besonders von den Schweinen, wird zu verschiedenem Gebrauche gerühmt; die Alten brauchten es „vorzüglich, um die Wagenachsen damit zu schmieren.“ Und Varro Lib. I. Cap. 55 bemerkt: „Viele wissen die Oeldrüsen zu gar nichts zu brauchen, und „führen sie auf das Feld, damit es dadurch gedüngt werde.“

Ich mache hier weiter keine Erwähnung von den Rädern, Fig. III, über die alles in einem besondern Abschnitt gesagt worden ist.

Capitel VIII.

Von besondern Bauarten der Wägen.

Ich will hier noch Etwas über einige besondere und ausgezeichnete Bauarten der Wägen mittheilen.

Eine der besondern Arten von Wagengestellen war die Carruca, Tab. XXXVI. Fig. 2, auf welcher man sich gern erhaben sitzend zeigte; da sie aber blos zum Prunke diente, und nicht schnell gefahren wurde, weil der Kutscher keinen Sitz auf dem Wagen hatte, sondern zu Fusse nebenher gehen mufste; so behielt man die niedern Räder bey, theils damit der Wagen sicherer fahre, theils auch, um sich nicht durch sehr hohe Räder auszuzeichnen, welche damals an den Stadtwägen sehr auffallend waren, wie man aus folgenden Worten des Ammianus Lib. 14 schliefsen kann: „Manche suchen die „gröfste Ehre darin, sich in einer recht hohen Carruca, und in grofser Klei„derpracht zu zeigen.“ Man erhob dann den Kasten auf ein Gestell oder eine Art Gerüste zu der beliebigen Höhe, welches der Dauerhaftigkeit wegen mit Gegenstützen in einander verbunden war. Es gab aber auch eine ganz niedere Carruca, in der man schlafen konnte, und die man daher Carruca dormitoria nannte; in dem Capitel von der Carruca werde ich weitläufiger davon sprechen. Tab. XVII. A. zeigt mehrere besondere Bauarten *fremdländischer* Wägen, worunter sich der *Persische* Stuffenwagen Fig. 5 wegen seinen seltenen erhöheten Sitzen vor Andern auszeichnet. S. Cap. XXXI.

Der erhöheten Wagengestelle bediente man sich auch besonders bey festlichen Aufzügen, wobey man diejenigen Sachen darauf stellte, die, dem Volke zur Schau, herumgeführt wurden, worüber man mehreres in dem Capitel von den Prachtaufzügen lesen kann.

Man hatte auch zu jenen Zeiten ausgezeichnete künstliche Wägen, sowohl in Ansehung der Bauart, als in Ansehung der Bequemlichkeit, die sie darboten. Unter diesen verdienen besonders die bemerkt zu werden, die, wie *Dio* und *Capitolin* erzählen, zu den hinterlassenen kostbaren Mobilien des Kaisers *Commodus* gehörten, und die der Kaiser *Pertinax* verkaufen liefs. Es befanden sich nämlich unter diesen kostbaren Mobilien, Wägen, die den zurückgelegten Weg mafsen und angaben; einige zeigten die Stunden an, noch andere waren so eingerichtet, dafs der Fahrende durch willkührliches leichtes Umdrehen des Kastens sich frische Luft oder Schatten verschaffen konnte; auch sollen die Felgen auf eine besondere, unbegreifliche Art eingerichtet gewesen seyn, daher sie auch nicht weiter beschrieben, sondern nur perplexae genannt werden.

Verschiedene Gelehrte, unter andern *Salmasius* oder *Saumaise* erklären das willkührliche Umdrehen so: dafs der Kasten auf einer Scheibe mit einer Spindel gestanden habe, und mit einem Getriebe während des Fahrens leicht nach der Seite hin gedrehet werden konnte, wo die Luft herkam, und die Sonne nicht in die Augen fiel. Meiner Meinung nach war der Kasten blos ringsum mit Vorhängen versehen, welche sich um dünne Cylinder wanden, oder wie unsere Springvorhänglein, (Stors vom *Ital.* Stuore,) an den Kutschen, um das dünne cylindrische Rohr aufrollten, in welchem die Spiralfeder verborgen liegt, und die man nach Bequemlichkeit auf oder nieder lassen konnte; denn es heifst, man konnte sich Luft oder Schatten — per vertiginem, — durch ein Umdrehen oder Aufrollen verschaffen; welches mir zweckmäfsiger scheint, als das Umdrehen des ganzen Kastens mit allen die darin safsen, wovon obige Auctoren nichts sagen.

Auch *Vitruvius* Lib. X. Cap. 14 giebt eine umständliche Beschreibung von einem Wagen, der den Weg mafs, und mit besonderer Kunst eingerichtet war. Längst vor *Vitruvius* hat schon *Heron* einen solchen Wagen beschrieben, den er Ochema hodomethrion einen wegmessenden Wagen nennt. *Sueton* sagt von dem Kaiser *Claudius*, er habe das Spiel so leidenschaftlich geliebt, dafs er ein Buch darüber schrieb, und selbst im Wagen auf dem Schach- oder Damenbret spielte; und bemerkt dabey, der Spieltisch sey im Wagen so eingerichtet gewesen, dafs sich während dem Fahren nichts darauf verrücken konnte.

Man liest auch von verschiedenen andern künstlichen Wägen von Erz, von Eisen, von Glas, von Elfenbein, von Marmor, und von gebranntem Thone, dieses waren aber blos Schauwägen, und nicht zum Gebrauche. *Plinius* spricht von einem Künstler *Myrmecides*, dem *Mylesier*, und *Callicrates* dem *Lacedämonier*, welche künstliche Wägen von Marmor, Erz, oder aus Elfenbein nebst den Pferden und dem Fuhrmanne machten, die so klein waren, dafs das Ganze nicht gröfser als eine Fliege war. *Cardanus* Lib. X. de var. rer. erzählt auch von kleinen gläsernen Wägen; und bey *Prosper Aquitanicus* de promiss. Lib. III. Cap. 38 liest man, dafs ehemals im Tempel des *Serapis* zu *Alexandria* in *Egypten* ein sonderbares Blendwerk war. Es hieng nämlich eine ganz eiserne Quadrige frey in der Luft an dem Gewölbe des Tempels, ohne dafs sie von etwas unterstützt oder gehalten ward, welches bey Jedermann Bewunderung und Staunen erregte. Durch einen in das Gewölbe eingemauerten Magnet ward der Wagen freyschwebend erhalten. Diese Quadrige war der Sonne geweiht, wie mehrere dergleichen in *Egypten* gewesen seyn sollen. *Antigonus* in seinen Memorab. sagt, in *Lermes*, einer Stadt in *Thessalien*, werde unter den Heiligthümern ein cherner Wagen aufbewahrt, an dessen hohlen Bauch bey grofser Dürre geschlagen wird, um von den Göttern Regen zu erbitten. Zu diesen besondern Wägen dürften auch wohl noch die aus Thon verfertigten Wägen der *Vejer* gezählt werden, die im Ofen, in dem sie gebrannt wurden, so anwuchsen, dafs man sie nicht herausbringen konnte, ohne vorher den Ofen abzubrechen; diese Quadrigen wurden nachher zu den sieben Heiligthümern in *Rom* gezählt. Mehreres davon findet man bey *Plutarch*, im Leben des *Publicola*. Diese sieben Staatsreliquien, welche das *römische* Reich schützten, waren; die *Schmucknadel* der Mutter der Götter, die *irdenen Wägen* der *Vejer*, die Asche des *Orestes*, der Scepter des Königs *Priamus*, der Schleier der *Ilionа*, das Palladium oder Bild der *Pallas*, welches zu *Troja* vom Himmel gefallen war, und die Ancilia, oder kleinen, runden, goldenen Schilder, die ebenfalls vom Himmel herabgefallen waren.

Bey den Triumphzügen und andern feyerlichen Umgängen sah man öfters Wägen mit allerley Vorstellungen und Figuren, die sich durch Maschinen bewegten. So erschien unter andern bey dem Triumphzuge des *egyptischen* Königs *Ptolemäus Philadelphus* ein prächtiger vierrädriger Wagen, worauf das Bild der *Nissa*, der Pflegmutter des *Bacchus* safs; sie war mit kostbaren Stoffen bekleidet, und durch ein inwendig verborgenes Ma-

schinenwerk erhob sie sich von Zeit zu Zeit von ihrem Sitze, und nachdem sie aufrecht stehend aus einer goldnen Flasche Milch ausgegossen hatte, setzte sie sich wieder. Von dergleichen Vorstellungen, ja sogar von freygehenden und tanzenden Figuren, von sich bewegenden und fliegenden Vögeln und andern Thieren aus Gold verfertigt, von Altären, Rauchfässern, Dreyfüfsen, und den mancherley Zierathen, womit die Tempel, besonders die Orakel-Tempel ausgeschmückt waren, findet man Manches in der Geschichte aufgezeichnet. *Aulus Gellius*, in seinen attischen Nächten Lib. X. Cap. 12. erzählt z. B., dafs *Architas* von *Tarent* eine mechanische Taube von Holz verfertigte, welche so lange in der Luft flog, bis das Werk abgelaufen war. Dieser *Architas* war es auch, dem man die Erfindung der Schraube und des Flaschenzuges schuldig ist; er lebte ungefähr 400 Jahr vor C. G. Besonders berühmt war der hinkende göttliche Künstler *Hephästus* oder *Vulcan* in dergleichen mechanischen Arbeiten, so wie durch den künstlichen Schild, den er dem *Achilles* verfertigte. Er bauete sich selbst einen Pallast ganz aus Erz zusammengefügt, und verfertigte auch die berühmten Dreyfüfse von sehr künstlicher Arbeit, welche sich von selbst auf goldenen Rädchen im Tempel vorwärts und dann wieder auf ihre Stelle bewegten. Und *Plato* in dem Dialog Menon betitelt, erzählt, dafs *Dedalus* Bilderchen verfertigte, die, wie man sie aus der Hand liefs, davon liefen. *Heliodor.* Aethiop. erzählt, dafs bey den feyerlichen Processionen in *Athen* unter andern künstlichen Werken auch ein grofses Schiff mit vollen Segeln dahin fuhr, als wäre es vom Winde und von der Menge Ruderknechte fortgetrieben, die zum Scheine taktmäfsig die Ruder bewegten. Dieses Schiff wurde vermittelst eines im Innern verborgenen Räderwerks getrieben, und die feinen schön gestickten Segel spielten im Winde zur Zierde.

Wenn man also verstand so grofse Maschinen, die über dieſs noch mit so vielen Leuten besetzt waren, durch Triebwerke in Bewegung zu setzen; so war es hernach etwas Leichtes, dieſs auch bey flüchtigen vierrädrigen Wägelchen anzuwenden, von denen, wie Einige behaupten wollen, die Alten schon hatten, die ohne Pferde, von selbst, liefen. *Virgil* in Aen. Lib. VI. v. 585 erzählt vom König *Salmoneus*, dafs er sich eine Quadriga mit ehernen Rädern machen liefs, womit er *Jupiters* Donnergeroll nachahmen wollte. Die Reisewägen des *Commodus* hatten aufser den Wegmessern, wie schon früher erwähnet, auch Stundenmesser (Horologen); dieſs konnten weder Wasser- Sand- noch Sonnen-Uhren seyn, sondern Uhren mit Gewerken, zum Aufziehen, oder die durch das Umdrehen der Räder in

Gang gebracht wurden. *Petronius* in Satyr. sagt: „Vergifs nicht eine Uhr in die Mitte zu stellen, damit jeder, der die Stunde sehen will, auch meinen Namen lesen mufs; und *Diogen Laërtius* Lib. II. Cap. 1 erzählt vom *Anaximander*, er habe zuerst den Sonnenzeiger, und Maschinen erfunden, welche die Sonnenwende und die Nachtgleiche anzeigten; defsgleichen auch verschiedene Arten Stundenmerker, (Uhren.) Bey dieser Gelegenheit erinnere ich mich einer Stelle in Lettre de *Pekin*, sur le genie de la langue chinoise, par un Pére Jésuite Missionnaire à *Pekin;* wo dieser Gelehrte versichert, er habe in der Alt-*Chinesischen* Geschichte gelesen, dafs *Hoang*-li, der den Feind wegen sehr trübem Wetter nicht mehr verfolgen konnte, auf einen Wagen stieg, auf dessen Verdeck ein Zeiger den Süden wies. (Dieses scheint sehr einem Compafs ähnlich.)

Auch hatten die Römer in den grofsen Städten Löschanstalten errichtet, worin alles aufbewahrt ward, was man zur Tilgung einer Feuersbrunst auf dazu bestimmten Wägen herbeyführte, wie z. B. Löschspritzen, Leitern, Feuerhacken, Wasser-Eimer u. d. m. *Plinius* Epist. Buch X. in seinem Briefe 42. (34.), wo er dem Kaiser *Trajan* von dem grofsen Brande in *Nicodemia* schreibet, beklagt sich über die schlechten Löschanstalten dieser Stadt, wo die Leute ganz unthätig dem Brande zusahen, und weder Löschspritzen *Siphon* (s. *Hesychius*) noch Wasser-Eimer und Feuerhaken, *Hama*, vorhanden waren.

Eine andere sinnreiche Maschine war das Pegma, das theils bey Triumphen und feyerlichen Umzügen unter allerley Formen, auf Wägen, auf Traggestellen, oder auf den Theatern gebraucht wurde, um verschiedene Vorstellungen nach einander in Bewegung zu setzen, solche plötzlich erscheinen und also bald wieder verschwinden zu machen; wie z. B. bey dem Triumphzuge des *Titus Vespasian*, den *Josephus* beschreibet. Auch bey den *Circensischen* Umzügen sah man dergleichen Pegmen von mancherley Gattung. *Plinius* 33, 3, 16 erzählt von dem *Caligula*, dafs er selbst ein Pegma im Circus aufführte, auf welchem 124 Pfund Silber angebracht waren. Von diesen Maschinen sagt *Seneca* in Epist. XCI.: „Schauspiele sind die, welche die Ergötzung der Augen und Ohren bezwecken. Hiezu kann man noch die Maschinen-Künstler zählen, welche Schaugestelle, die sich von selbsten erheben, und Stockwerke, die unbemerkt in die Höhe wachsen, aussinnen.“ Bey den Triumphzügen sah man öfters dergleichen Pegmen sich während des Zuges auf den Rädern plötslich zu einer beträcht-

lichen Höhe erheben, Thäler und Felsen, erstürmte Schlösser und Bergfesten vorstellen, dann wieder niedersinken, und aus der nämlichen Maschine sogleich wieder die Abbildung einer eroberten Stadt mit Tempeln, Pallästen, Brücken u. dergl. entsteigen. Davon singt *Martial* Lib. I. Epigr. 2: („et crescunt media Pegmata celsa via"), und es erwachsen mitten auf dem Wege die hohen Schaugestelle."

Capitel IX.

Von den Materialien zu den Wägen.

Die Wagengestelle und die Kästen der Wägen waren schon bey den *Egyptern, Griechen* und *Römern* aus verschiedenen Materialien zusammengesetzt, je nachdem es die Dauerhaftigkeit und die Anwendung eines jeden besondern Stückes erfoderte. So bestanden die Naben, die Speichen und Felgen der Räder, die Achsen und die Deichseln der Wägen, aus verschiedenen Arten Holze; so war das Gestelle oder das Gerippe des Kastens, eben so wie seine Tafeln, oder äufsern Bekleidungen von mancherley Materialien zusammengefügt, und überhaupt verstanden die Handwerksleute sehr wohl hierin eine vernünftige Wahl zu treffen und mit Ueberlegung zu arbeiten.

Daher sagt *Hesiod* in seinen Tagzeiten Lib. II.: „Wer wird so einfältig seyn und nicht wissen, dafs zu einem Wagen hunderterley Holz erfoderlich ist;“ dieser Auctor will damit andeuten, dafs man vielerley Arten Holz zum Wagenbau bedarf. Und *Plato* Dialog in Theätetus (oder von der Wissenschaft) schreibt hievon: „Um ein Ganzes mit allen Theilen, aus denen es zusammengesetzt ist, zu bezeichnen, bedient man sich öfters eines Haupt-Ausdrucks, wie z. B. *Hesiodus*, wenn er von einem Wagen sagt, er seye aus hunderterley Hölzern zusammengefügt. Ich bin nicht im Stande (fährt *Plato* weiters fort) sie euch alle nach der Reihe zu benennen, und ihr auch nicht, wie ich glaube. Aber wenn man uns fragte, aus was ein Wagen bestehe — so würden wir glauben schon viel gesagt zu haben, zu antworten, — aus den Rädern, der Achse, dem Kasten und der Deichsel.“ *Hesiodus* benennet sie jedoch nach ihren Haupttheilen, er bestimmet die Eigenschaften der verschiedenen Gattungen, und lehret, dafs man gewohnt sey, die Stämme nicht zu jeder Jahreszeit, und ohne Unterschied zu

fällen, sondern die Zeit und Gattung mit Vorsicht zu wählen. So sagt er unter Andern: „Wenn also die brennende Hitze der Sonne aufhört, dann denke, dafs es eine zeitgemäfse Arbeit sey, das Holz zu bezeichnen, u. s. w.

Merkwürdig sind die Mafse, die er angiebt: „zu der sieben Schuh langen Achse, denn so schickt sie sich für den Wagen, zu dem Rade von zehen Palmen, und der Felgenkrümmung zu drey Spithama's (Spannen) und noch zu vielem andern Wagnerholz.“ Hiezu wird also gesundes Holz von einer bestimmten Länge und der gehörigen Krümmung erfodert.

Die Alten haben ihre Felgen nicht aus einer dicken Dreylings-Diele (Bole) ausgeschnitten oder gehauen, sondern aus jungen Baumstämmchen gebogen und in der gehörigen Länge abgeschnitten; das Maafs der Felgen wurde also nach der Länge des ganzen Umkreises grade aus genommen, und wenn oben gesagt wird: „zu dem Rade von zehen Palmen“, so ist dieses nicht von der Höhe des Rades zu verstehen. Denn wenn man den *römischen* Palmus major zu acht starken *französischen* Zoll rechnet, würde das Rad zu 10 Palmen hoch, die ungeheure Höhe von 80 Zoll oder sechs *französischer* Fufs und acht bis neun Zoll gehabt haben, welches bey den niedern Rädern der Alten nie der Fall war. Nimmt man aber die zehen Palmen für die ganze Länge des Felgenkreises an; so wird der dritte Theil davon, wenn die beyden Enden im Kreise vereiniget werden, die Radhöhe im Durchschnitte zu ungefähr zwey Schuh zwey Zoll und acht Linien anzeigen, welches die durchgängige Höhe der damaligen Räder war, von 27 bis 30 Zoll. Die Krümmung war drey Spannen oder Spithama's (zu 7 Zoll die Spanne) zu jeder Felge, deren vier Stücke seyn mufsen zu einem Felgen-Rade mit vier Speichen, wie damals üblich war. Es hatten also die vier Felgen in ihrer geraden Länge, ehe sie gebogen und abgeschnitten waren, zwölf Spannen, welche zwölf Spannen ungefähr obige Länge von zehen Palmen oder sechs Schuhen neun Zoll (nach meiner Rechnung) ausmachen; denn es ist unmöglich, das Mafs und Gewicht der Alten genau zu bestimmen, so wenig als den damaligen gangbaren Werth ihrer Münzen; da selbst die vielen Gelehrten, die darüber geschrieben haben, so verschiedener Meinung hierüber sind.

Plinius lobt für die Wägen vorzüglich die Esche; Lib. XVI. Cap. 43 sagt er: „Die Esche ist zu jeder Arbeit die gefügigste, besonders ist die *gallische* zu den Wägen sehr beugsam;“ Obedientissima quocumque in

opere Fraxinus.“ Auch aus jungen Pappel-Bäumen wurden Felgen gekrümmet, wie *Homer* in der Ilias IV. 470 bemerkt: „Gleich der Pappel, die der Wagner jetzt abhaut mit blinkendem Eisen, dafs er zur Felge des Rades sie beugt am zierlichen Wagen.“ Noch ist es bey den *Arabern*, *Tartaren* und bey verschiedenen Völkern *Rufslands* im Gebrauche, dafs sie junge Eichenstämme in zwey Theile spalten, und die Felgen, oder auch den ganzen Felgenkreis ihrer Räder daraus biegen. Von dieser Art spricht schon *Xenophon* in der Cyropaedie: „Die mit vieler Mühe gekrümmten Wagenräder kannst du auf keine Weise wieder, wie vorher, gerade machen“; und *Theocrit* in den Idyllen: „Der Wagner, der unter andern geschickten Künstlern sich ebenfalls auszeichnet, bereitet beym Feuer, das leicht zu bearbeitende Holz des wilden Feigenbaums, um zu versuchen, ob es sich zum Felgkreis an die Wagenräder biegen lasse; aber öfters entwischt es seinen Händen.“

Zu der Achse wurde buchenes und steineichenes Holz vorzüglich genommen, auch noch heutiges Tages giebt man hiezu dem Buchenholze den Vorzug. *Homer* sagt, Ilias Lib. V.: „laut stöhnete die buchene Achse unter der Last“; und *Virgil* Lib. III. Georg.: „es knarrt unter der schweren Last die glänzende buchene Achse“; auch *Theophrastus* Lib. V. de Histor. *Plantarum*, rühmt zu Achsen, die Buche (Fagus), besonders die Art Fagus salsicortex, wiewohl er auch die Steineiche und den Buchsbaum zu diesem Gebrauche lobt.

Plinius empfiehlt hiezu die Eschen und Steineichen. Lib. IX. Cap. 43 sagt er: „Die Steineiche, Ilex, wird in dünne Breter geschnitten, die Farbe ist nicht unangenehm; und vorzüglich gut ist ihr Holz zu Allem, was gerieben wird, wie die Achsen der Räder; wozu wegen der Zähigkeit die Esche, wegen der Härte aber die Steineiche gut ist; wegen beyden Eigenschaften ist jedoch die Ulme vorzuziehen.“

Theophrastus Lib. V. Cap. 8 rühmt besonders das Holz der Ulme oder Rüsten, zu allerley Gattung Wagnerarbeit, auch zu Weinkeltern und zu Thüren. Die Hagenbuche, von welcher in vielen Gegenden *Frankreichs* die Achsen der hohen zweyrädrigen Lastkarren gemacht werden, wurde auch schon von den Alten zu eben diesem Gebrauche benützt; *französisch* heifst es — bois de Charme, *lateinisch*, Carpinus. *Vitruvius* Lib. II. Cap. 9 sagt: „Der Carpinus ist nicht spröde, sondern läfst sich schön verarbeiten.“ Die *Griechen* machten die Joche daraus für ihr Zugvieh, daher man ihn auch den Jochbaum, Zygia, nennt, weil Zygos ein Joch bedeutet. Von der Smilax,

eine Art Taxus, If, oder Eibenbaum, sagt *Theophrastus* ferner: „Wo die Steineiche nicht fortkommt, braucht man die Smilax zur Wagnerarbeit und dergleichen, wie die *Lacedämonier* und *Elier*.“ Gemeine Bauernwägen wurden auch von Tannenholz (Abies) zusammengefügt, wie noch heut zu Tage in vielen Berggegenden üblich ist, nur die Räder ausgenommen, zu welchen dieses Holz nicht benützt werden kann. *Plinius* Lib. XVI. Cap. 42 empfielt zu den Radspeichen das Holz des Cornus, Cornelkirschbaums (Cornouiller); „zunächst dem Platanus ist der Cornus sehr gut zu Radspeichen; wiewohl man es wegen seiner Dünne nicht wohl zum Arbeitsholz rechnen kann; aber zu Speichen kann es mit Vortheil benützt werden.“ *Plinius* lobt eben da die Esche zu Spiefsschäften und sagt: „dieses Holz ist besser hierzu als das der Haselstaude, leichter als das Kornelkirschholz, und zäher als der Sorbus (le Sorbier), der Speyrling oder der Adlesbeerbaum. *Theophrastus* Lib. V. Cap. 8 nennt den Acer, Ahorn, und den Carpinus, Hagbuche, als das beste Holz zu Speisebänken oder Tischen, zu Sitzbänken, zu Betten, Ruhesitzen, und zu Jochen für das Zugvieh. *Virgil*, Georg. LI. v. 173 lobt hiezu die Linde, Tilia, (le tilleul) und sagt: „Vorher wird auch die Linde gefällt, leicht zum Joche.“

Zu bemerken ist, dafs des Nufsbaumholzes nirgends erwähnet wird, da doch jetzt dessen Gebrauch zum Wagenbau allgemein in *Italien* eingeführt ist, aber weder die *griechischen* noch die *lateinischen* Auctoren erwähnen des Nufsbaums als Arbeitsholz, wohl aber hin und wieder von Schattengängen, Baumreihen und dergleichen Lustwäldchen, wie z. B. im Hohenliede *Salomonis* Cap. 6. v. 10: „Ich bin hinab in den Nufsgarten gegangen, zu schauen die Sträuchlein am Bache.“ Siehe ferner *Diodor* Sic. Lib. V. Cap. 44. *Athenäus* u. a. m.

Die Bohlen, die Breter oder Dreylingsdielen, womit man die Plaustren belegte, waren gewöhnlich von Eichenholz, und einige Zoll dick, wie man auf allen Abbildungen des Plaustrum oder gemeinen Bauernwagens einsehen kann; so waren auch die meisten Deichseln. *Silius* Lib. XIII. v. 441 sagt: „Die eichenen Wägen oder Plaustra sind ganz flach.“ *Virgil* in Georg. L. II. 444 äufsert: „Der Mensch findet seine Bedürfnisse nicht alle in einer Gegend vereint; so mufs z. B. das Holz aus verschiedenen Gegenden und Wäldern herbeygeschafft werden. Andere Gegenden geben anderes Gewächs: sie geben uns Bauholz, fichtene Masten für Schiffe, und die Cypresse und die Zeder den Häusern.“ Eben dieser Dichter in Georg: Lib. I. v. 175 empfiehlt das Arbeitsholz über dem Feuerheerde dem probenden Rauche auszusetzen. Der Rauch durch-

dringt das Holz, trocknet es schnell, und macht es unverwitterlich wegen der darin enthaltenen Kohlensäure, mit der es geschwängert wird; was bey dieser Probe nicht aufreifset, ist alsdann ein bewährtes gutes Kernholz.

Diese vorgenannten verschiedenen Gattungen Holz waren jedoch nicht das einzige Material, dessen man sich zu den Wägen bediente; man brauchte aufser diesem noch Eisen, Erz und andere Metalle, um die Räder und andere Theile des Wagens damit zu beschlagen, so auch Leder, Stoffe und andere Zuthaten, die zur Verfertigung oder Verzierung des Kastens nöthig waren.

Die Räder mufsten nothwendiger Weise auf der Aufsenseite oder Sohle der Felge mit Metall beschlagen seyn, um das Holz zu schützen, dafs es nicht zersplittere oder sich an den Steinen zu schnell abnütze; so waren noch verschiedene eiserne Ringe, Stützen, Bande, und Zapfen oder Nägel erfoderlich, wie ich an seinem Orte erzählet habe.

Ganz eiserner Wägen, s. Tab. XXII. B. Fig. 1 u. 2, oder eherner Räder und einzelner Theile des Wagens von allerley Metallen geschmiedet oder gegossen, werden öfters bey den alten *griechischen* und *lateinischen* Auctoren erwähnet. So spricht *Claudian* von dem eisernen Wagen des *Mars*, und *Homer* von dem Wagen der *Juno* mit ehernen Rädern, eiserner Achse und silberner Deichsel.

Salomo hatte ganz eherne Wagengestelle mit metallenen Rädern ringsum den Tempel zu *Jerusalem* stellen lassen, worauf grofse Wasserbecken von Erz gesetzt waren. *Pindar* spricht ebenfalls Od. 4 in Pyth. von metallenen Wägen des *Mars*, und *Cassianus* erwähnet eines ehernen Wagens bey dem *egyptischen* Könige *Cönabius*, und nennt ihn Rhedion holochalkon, einen ganz ehernen Wagen. *Plutarch* erzählt von *Romulus:* aufser der übrigen Beute habe er eine eherne Quadriga aus *Cumaria* gebracht, und sie in den Tempel des *Vulcans* geopfert, der für den Erfinder und Vorsteher der Giefskunst gehalten ward. *Homer* sagt: „Wie geflügelt eilten die Pferde *Poseidanos* (Neptuns), ohne dafs unten die eherne Achse genetzet ward, und *Virg.* Aeneid. LV. v. 273. „Wie auf gepflasterten Wegen oftmals das eherne Rad die ereilte Schlange zermalmet.“ Die *Griechen* hatten an ihren Rennwägen meistens eherne Räder, wie ich im Cap. VI hinlänglich erwiesen habe.

Ohnstreitig gab es auch Wagenräder aus gegossenem Eisen, welches ebenfalls öfters mit dem Namen Erz bezeichnet wird. Dafs es schon zu

Homer's Zeiten Eisen gegeben hat, ist vorher bemerkt worden; in der Bibel wird sehr oft des Eisens erwähnet; *Hiob*, der schon 3000 Jahre vor Chr. Geb. gelebt haben soll, sagt im Cap. 28: „Eisen bringt man aus der Erde, und aus den Steinen schmelzet man Erz." Und die Stelle im 1. B. der Chronik Cap. 29 beweiset, dafs schon damals das Erz seltener und kostbarer als das Eisen war; denn es heifst: „Die Fürsten *Davids* gaben zum Bau des Tempels achtzehntausend Zentner Erz, und hunderttausend Zentner Eisen. *Pausanias* Lib. III. p. 183 sagt, dafs bey den *Griechen Theodor* und *Rhökus* aus *Samos* die Ersten waren, welche aus Eisen gegossene Bildsäulen verfertigten.

Die Geschichte erzählt, dafs die *Cureten*, ein altes Volk in *Aetolien*, schon die Kunst besafsen, Eisen zu schmelzen. Der Blitz hatte die Wälder des Berges *Ida* entzündet, und eine Menge Eisen, welches dieses aufserordentlich gewaltsame Feuer geschmolzen hatte, ergofs sich ins Thal, wodurch die Bewohner gereitzt wurden, Eisenhütten anzulegen.

Die goldenen Wägen, wovon sehr oft die Rede bey den alten Classikern ist, scheinen nicht ganz golden, sondern blofs übergoldet gewesen zu seyn, und müssen nur als eine dichterische Malerey angesehen werden, die noch heut zu Tage üblich ist, wenn man von einem goldenen Thron, einem goldenen Saal, goldenen Wägen und dergleichen spricht. *Eutropius* sagt Lib. IV. von *Paulus Aemilius*: „Er triumphirte prächtig auf einem goldenen Wagen" *). So wird auch der Wagen *Trajans* golden genannt, auf welchen er den *Dio* neben sich steigen liefs. *Martial* Lib. V. nennt den Wagen des *Quintus* golden, der doch nur ein Privatmann war; und *Pindar* erwähnet in seiner Dichtersprache eines goldenen Wagens des *Castor*. *Apollonius* sagt: „Diana steht auf einem goldenen Wagen." *Ammianus* schreibt, dafs *Constantius* auf einem goldenen Wagen safs, der von dem Glanze bunter Steine blitzte. *Lampridius* bemerkt das nämliche von den Wägen *Heliogabals*, und behauptet, dafs er von dichtem Golde war; und *Euripides* von dem Sol, oder der Sonne; „du auf einem goldenen Wagen sitzend."

Eben so wird auch öfters von elfenbeinernen Wägen gesprochen; allein auch hier machte das Elfenbein nicht das Hauptmaterial des Wa-

*) Aureo, d. i. Aurato, wie es *Cicero* erklärt in der Orat. post reditum in Sen. C. II. so nennt auch *Valej. Paterc.* II, 12. catenas aureas, die *Silius* Ital. XVII. nur catenas auratas nennt.

gens, sondern wurde nur zu den Verzierungen angewandt; wiewohl *Tibull.* Lib. I. Eleg. 7. sagt: „Der elfenbeinerne Wagen mit schneeweifsen Rossen"; und *Ovid* Lib. III. de Ponto eleg. V. 4: „So war der Blick des auf einem elfenbeinernen Wagen stehenden Heerführers."

Anders war die elfenbeinerne Quadriga des *Nero*, von der *Sueton* spricht; diese konnte aber höchstens nur im Circus auf der ganz ebenen Sandbahn dienen, oder in den Hallen des Pallastes zur Pracht und zur Zierde; oder als ein Schaustück der Kunst und des Fleifses.

Uebrigens konnte ein solcher ganz elfenbeinerner Wagen, wie leicht zu erachten ist, von gar keiner Dauer seyn; wiewohl es in gewissen Fällen auch wirklich goldene, silberne und elfenbeinerne Wägen gegeben haben mochte, wenn man die unermefslichen Reichthümer bedenkt, welche die *Römer* aus der ganzen damals bekannten Erde zusammengeraubt hatten. Wovon *Plinius* H. N. 33. Cap. 10 viele Beyspiele liefert.

Der offene Kasten oder Sessel des Wagens, Sella, und auch Capsus auf *Latein*, bestand aus dem Boden und den Seitenwänden, die ihn umgaben. Der Fufsboden, Tonus, war gewöhnlich von hartem Holze und sehr dick, in diesen wurde das Gerippe der Seitentheile ringsum eingezapft oder befestiget, welches alsdann korbartig mit Gerten überflochten, oder mit dünnen Holztafeln belegt, mit Leder oder behaarten Thierhäuten überspannet, oder auch nur mit Bretern übernagelt war; wie man aus den verschiedenen Abbildungen in diesem Werke deutlicher ersehen kann.

Die Kästen an den frühern Kriegswägen waren gewöhnlich mit Gerten umflochten, und zu gröfserer Sicherheit im Streite wurden sie noch mit ungegerbten behaarten Thierhäuten überspannet, von welchen die Pfeile abprellten, und solche nicht durchdringen konnten.

So wie die Schilde der Alten von mancherley Materien zusammengesetzt waren, um die Hiebe und Stiche abzuhalten, eben so konnten auch die Seitentafeln der Streitwägen, die auch zum Schilde dienen mufsten, damit überzogen gewesen seyn; wie zum Beyspiel einer in der Aeneide X. v. 782 beschrieben ist: „Der Schild war von dreyfach gewölbtem Erze, mit meh-

reren Lagen von Leinwand gefüttert, und dreyfach über einander mit dichter Rindshaut belegt.“

Die geflochtenen Wagenkästen scheinen mir die ersten gewesen zu seyn, sowohl wegen ihrer einfachen Bauart, und ihrer Leichtigkeit zu Renn- und Streitwägen; als auch wegen ihres bequemen Gebrauches beym Haus- und Landwesen, weil man darin Getreide, Gemüse, Dünger, Sand, Steine und allerley Baumateriale verfahren konnte. Von diesen sagt *Hesiodus* in dem Gedichte *Herculs* Schild; „Staub wird von den geflochtenen Wägen erregt“ und wieder: „Die auf den dicht geflochtenen Wägen stehenden Fuhrleute treiben die flüchtigen Rosse hinein.“ *Homer* nennt sie plecta oder Diphron euplecton, schön geflochten, weil sie korbähnlich umflochten waren; in der Ilias erwähnet er dieser geflochtenen Kästen, oder Wagenkörbe öfters, nicht allein bey Streit- sondern auch bey Fuhrwägen.

Von den Wägen mit Fellen überzogen lieset man im *Curtius*, dafs sich *Darius* auf einem gemeinen Wagen flüchtete, der mit Fellen überspannt war, worin er verborgen lag. Dieses war also kein Streitwagen, sonst hätte er nicht darinnen verborgen liegen können, sondern nur ein gewöhnlicher Bauern- oder Fuhrwagen, worauf ein langer Kasten lag, mit ungegerbter Haut überzogen, die Haare einwärts, damit sich nicht so viel Staub und Koth hineinsetzte; sie waren sehr dauerhaft, weil das zähe Fell sich nicht leicht durchjückte, und bequem, weil, ringsum geschlossen, nichts herausfallen konnte. Ein solcher Kasten, wie Tab. X. Fig. 2, obgleich von mancherley Formen, hiefs Ploximum, oder auch Ploxemum von Plecto (ich flechte) *).

Auf einem solchen Karren flüchtete *Messalina*, die Gemahlin des Kaiser *Claudius*, zu ihm nach *Ostia*, wie *Tacitus* erzählet: „Sie eilte zu Fufse durch

*) *Festus* sagt: „Ploximum ist der Kasten eines Cisium, der der Leichtigkeit wegen von Weiden geflochten war; es ist eigentlich kein *lateinisches* Wort; *Spalding* zu *Quintil.* Lib. I. Cap. 5. §. 8 rechnet es unter die fremdländischen Wörter, welches *Catull* in der Gegend des *Po* gefunden habe, und *Adelung* will, dafs es *Gallischen* Ursprungs seye, und ein Weidengeflecht bedeute.

die Stadt, und erblickte am Thore einen elenden Karren, auf den sie sich setzte, und nach *Ostia* fuhr, ohne dafs sie Jemand defswegen bedauerte; so sehr war sie wegen ihrer schlechten Aufführung verhafst.“ Weil die Häute, womit diese Kästen überzogen, nicht gegerbt waren, so spannten sie sich bey trocknem Wetter an, wie eine Trommel, bey feuchter regenhafter Witterung aber wurden sie uneben und verschrumpft; daher sagt *Catull*, über den *Aemilius* spottend: „er hat 6 Fufs lange Zähne, und ein Zahnfleisch wie ein altes Ploxemum“ *). *Pollux* nennt die Wände der Renn- und Streitwägen, Tarrion; unter dieser Benennung wird aber nicht der Korb auf den gemeinen Bauern- oder Miethkarren verstanden, denn er sagt Lib. I. p. 10.“ Was über den Tonus oder das Bodenbret in die Höhe ragt, oder eingeflochten ist, und gewöhnlich mit Leder überzogen wird, heifset Tarrion, welches wir heut zu Tage mit Seitentafeln, Füllungen oder *französisch* mit Panneaux bezeichnen. Also waren die bessern Wägen zuerst mit Weiden-Gerten eingeflochten, und mit gegerbtem Leder überzogen, die geringern aber blofs mit rauhen ungegerbten Häuten überspannet und nichts darunter eingeflochten. Auch gab es welche, die aus Schilf, Röhrchen und dergleichen eingeflochten, aber nicht mit Leder überspannt waren.

Man brauchte auch noch allerley kostbare Stoffe, die Kästen inwendig damit auszuschlagen; einige waren von Gold- und Silberzeug, andere von Seide oder Sammet mit Edelsteinen, Perlen, und mit Gold und Silber auf das prächtigste gestickt, und mit goldenen Fransen (Fimbriae) bereichert.

Diese Stickerey hiefs Picturatum oder Acupictum. Dergleichen reiche Tapeten wurden aber nicht allein zu der innern Verzierung gebraucht, sondern auch die Aufsenseite der Kästen, sowohl die Himmeldecke als die Seitenwände damit behängt, wie es besonders bey der Harmaxa, dem Carpentum, der Tensa, und dem Pilentum üblich war. Sie brauchten vorzüglich Zeuge mit lebhaften Farben, wie die Purpurfarbe, Purpura, Ostrum, conchilium, Tyrius color, oder der Scharlach, Coccum, Coccina, oder auch feines Leder, welches schön gefärbt und weich zubereitet war, und *lateinisch* Aluta hiefs, oder von glänzenden rothen *indianischen* Saffian gewöhnlich Korduan, welchen *Plautus*, punicum Corium nennt.

*) Bey den *Griechen* hiefs ein solcher mit Rindshaut überzogener Wagenkorb — Teuchohoyon.

Sogar die Felle, Pelze und die Decken, worauf sie gewöhnlich schliefen, und die sie in ihre Wägen ausbreiten liefsen, waren mit Purpur gefärbt; schon *Anacreon* erwähnt ihrer in der 8ten Ode: „Als ich einst bey Nachts, auf purpurnen Fellen liegend, eingeschlafen war.“ Auch hatten sie dergleichen Decken von blofsen Ziegenfellen zusammengenähet, die man ungefärbt liefs; von diesen sagt *Aristophanes* in seinen Wolken: „und mein Herr Sohn, der hier zwischen fünf Geifsfell-Decken schnarchet.“ Man überzog die Deckel der Wägen oder den Kasten-Himmel nicht allein mit Leder, mit Matten, und mit Leinwand, sondern auch mit behaarten Fellen; man belegte auch den Boden der Arcera oder des gemeinen Deckelwagens damit, welches man sternere Arceram nannte, wie in einem Gesetz in den XII Tafeln zu ersehen ist. *Moses* sagt, dafs er aus Fürsorge das Dach der Stiftshütte mit röthlichen Widderfellen und mit Dachsfellen überdeckt habe. Die ältesten Nomaden bedeckten schon ihre Hütten mit Filz *), den sie selbst bereiteten.

Was die Farbe des Leders betrifft, dessen sich die Alten zu den Wägen und Geschirren bedienten, so war es gewöhnlich an gemeinen Fuhrwerken, weifs, mit Alaun zubereitet und eingeschmiert, sie hatten auch gelbes und rothes dergleichen gefärbtes Leder; an bessern Wägen, und Reitzeug oder Geschirren bedienten sie sich eines guten gegerbten schwarzen Leders. Davon in *Ovid:* „und *Pluto* schüttelte die dunkeln Zügel mit Eisenschwärze gefärbet.“

*) Hr. *Pallas* in seinen Reisen theilt die Art mit, wie noch die heutigen *Kalmuken*, die ebenfalls unter solchen Filzhütten wohnen, diese Filze verfertigen. Die Wolle ihrer Schaafe, welche sie im Frühlinge oder Sommer mit scharfen Messern abscheeren, so viel sie brauchen, wird erst auf einer ausgebreiteten alten Filzdecke ausgeläutert und von 10 oder 12 Leuten, die sich herumsetzen, wohl ausgeklopft und vom Staube gereiniget; darauf wird dieselbe ganz gleich und eben auf einen fertigen Filz, welcher mit dem Verlangten von einer Gröfse seyn mufs, ausgebreitet, und die beliebigen Zierrathen mit buntfarbigter Wolle darauf vertheilet, alles mit siedendem Wasser begossen, und alsdann nebst dem unterlegten Filz vorsichtig eingerollt und mit Stricken von Pferdehaaren umwunden; darauf hocken sich so viel Leute, als da sind, in zwey Reihen, nehmen den aufgerollten Filz zwischen sich und werfen ihn, Einer nach dem Andern, von der Erde auf die Knie und von da mit aller Kraft auf die Erde. Gewöhnlich ist ein solches Stück in einigen Stunden ganz gefilzt, dann wird es aufgerollt, und hin und wieder, wo es nöthig ist, ausgebessert.“ Man wird diese Mittheilung nicht verüblen, wenn man bedenkt, dafs die Sitten und Gebräuche dieser Völker noch immer die nämlichen sind, wie die ihrer frühesten Vorfahren, weswegen zu vermuthen, dafs die Filze der heutigen Nomaden noch auf die nämliche Art bereitet werden, wie jene der ältesten Zeiten.

Die rohen Felle und behaarten Häute wurden ehemals schon mit Asche eingerieben, um sie aufbewahren zu können, wie in *Apulejus* goldenem Esel Lib. IV zu lesen: „Wir zogen dem Bären die Haut ab; schabten sie inwendig ganz rein, bestreuten sie dann mit Asche und spannten sie in der Sonne auf.“ Und *Homer* in der Ilias Lib. XVII. v. 386 sagt: „Die Streitenden zogen die Leiche des *Patroklos* hierhin und dorthin, wie wenn die Haut eines Stiers, die mit (heifsem) Fette getränkt ward, der Landmann übergiebt dem Gesinde auszuspannen; viele stellen sich rund umher, von allen Seiten ziehend; die Feuchtigkeit dringet heraus, und das Fett, so er darauf gofs, dringt hinein, wenn das Fell von allen Seiten gespannt wird.“ Ebendas, Lib. VII.; lobt *Homer* den Gerber *Tychios*, wohnend in *Hyle*, hochberühmt in des Leders Bereitungen. Nach *Plinius* XVI. v. 6. bedienten sich die Alten schon der Galläpfel, um Felle und leichtes Leder zu gerben. Eben da heifset es LXVII. v. 9. um die Felle abzuhären, wurden sie mit Urin angefeuchtet.

Capitel X.

Von den Verzierungen der prächtigen Fuhrwerke.

Die Alten verschwendeten eine unglaubliche Pracht an ihre Staatswägen, welche sich nicht blofs durch Werke der Kunst auszeichneten, sondern auch durch die reichen Materien, die daran verarbeitet wurden.

Aufser der künstlichen Bildhauerey an dem Kasten und dem Gestelle des Wagens sah man an dem Einen Bilder von Elfenbein, welche den Himmel des Kastens trugen, sah Blumenkränze, Laubwerke und allerley Zierrathen, ebenfalls von Elfenbein, mit Geschmack über den ganzen Wagen, an dem Kasten, der Deichsel, an den Rädern und am Joche angebracht; an dem Andern war das ganze Gestell und der Kasten von dem schwärzesten Ebenholze zierlich ausgeschnitten; die Seitentafeln, die den Kasten umgeben, waren mit dergleichen Bildern von Elfenbein, Ebenholz, *brittischem* Zinn oder weifsem Bley, welches damals sehr hoch geschätzt war, oder von gediegenem Golde, von Silber, von Messing und von versilbertem oder vergoldetem Kupfer, in erhabener Arbeit ausgeschmückt.

Diese Basreliefs nannten die *Griechen* und die *Römer* Anaglyphä oder Opus anaglyptum; waren solche von Metall gegossen und ausziselirt oder gemeifselt, so nannte man diese Bilderarbeit, Caelata, von Caelum, ein Grabstichel oder feiner Meifsel; waren solche aber von Gold, Silber oder anderm Metallblech ausgehämmert, geprägt, oder sogenannter getriebener Arbeit; so waren sie — Malleo fabricata oder expressa — mit dem Hammer ausgetrieben. Vermuthlich war die Statue der *Artysanna*, Gemahlinn des *Darius*, auf solche Art verfertiget, welche dieser König ihr zu Ehren von

gediegenem Golde mit dem Hammer austreiben liefs, wie *Herodot* im 7ten Buche erzählt.

Schon vor *Moses* Zeiten war die Bearbeitung des Goldes zu Bildern sehr bekannt, aber das goldene Kalb der *Israeliten* war gegossen; doch lieset man in *Moses* Büchern von allerley Spangen und Zierrathen, und unter andern auch von silbernen Trompeten, die gewifs nicht gegossen waren. So verstand man schon in den entferntesten Zeiten des Alterthums das Gold zu giefsen, auszutreiben, zu Blech zu verarbeiten und in feine Goldplättchen zu schlagen. *Moses* im 2. Buch und 31. Cap. spricht von einem Manne Namens *Bezaleel*, vom Stamme *Juda*, der in Gold, Silber und Erz sehr künstlich zu arbeiten verstand, auch Edelsteine zu schneiden und einzusetzen wufste, er war noch überdiefs sehr erfahren in feiner Stickerey und allerley künstlichen Holzarbeiten. Von eben diesem Manne erzählet er eben da im 39. Cap.: „Er schlug das Gold dünne und schnitt's zu Faden, damit man es künstlich unter die Seide wirken konnte." Es war also nichts Neues mehr, wenn die *Griechen* und *Römer* auch dergleichen Arbeiten machten.

Die Vergoldung, womit die Wände oder äufsern Tafeln der Wägen der Alten, so wie auch die Gestelle und das Räderwerk bereichert wurden, war entweder auf Metall im Feuer vergoldet, oder auf Holz mit Goldblech überlegt, oder auch nur mit sogenannten dünnen Goldblättchen oder Malergold bedeckt. Wenn daher *Homer* von dem prächtigen Wagen der *Juno* sagt, dafs die metallenen, künstlich ziselirten Felgen dieser ehernen Räder von unalterndem Golde schimmerten, so waren solche gewifs im Feuer vergoldet, denn die auf einen Klebegrund aufgelegten Goldblättchen wären von keiner Dauer gewesen. Sie verstanden die Kunst mit Gold zu plattiren, oder Goldblech auf das Metall zu löthen, oder mit gemahlenem feinem Goldpulver aufzuschmelzen, und endlich auch mit dünnen Goldblättchen im Feuer zu vergolden; *Winkelmann* behauptet, dafs die Alten den Gegenstand von Metall, welchen sie mit Blattgold übergolden wollten, stark mit Quecksilber überdeckt oder eingerieben haben; dieser Gelehrte ist jedoch über diesen Artikel nicht gut unterrichtet worden; denn mit dünnem Blattgolde zu vergolden, ist das Feuer hinlänglich ohne Quecksilber; und dicke Goldblätter auf das Quecksilber zu legen, greift nicht an; denn wenn es nicht eingeschmolzen würde, könnte es nicht halten. Die Beweise hievon findet man noch an sehr vielen Statuen, Zierrathen und andern antiken Gegenständen von Metall, an welchen diese verschiedenen Vergoldungsarten leicht zu entdecken und vom Ken-

ner zu unterscheiden sind. Die Alten hatten die Gewohnheit die Augäpfel an vielen ehernen Statuen und Büsten mit dickem Goldbleche zu belegen oder einzuschmelzen, deren ich schon mehrere in Antiken-Cabineten angetroffen habe und *Winkelmann* Tom. I. im Cap. von den Pferden, spricht von Bronzefiguren mit silbernen Augen. *Plinius* Lib. XXXVII. Cap. 5 erzählt, dafs auf dem Grabmal eines Fürsten, Namens *Hermias*, in der Insel *Cypern* ein Löwe von Marmor stand, dessen Augen von Schmaragden beym Sonnenschein weit in die See hinein wie Feuer glänzten.

Homer in der Odysse III. giebt uns einen Begriff von den Goldschlägern seiner Zeit, denn er sagt, wenn man Etwas wollte vergolden lassen, so liefs man den Goldschläger zu sich kommen, welcher seinen Amboſs, Hammer und das übrige nöthige Werkzeug mit sich brachte, um das Gold, welches man ihm vorgewogen, in so dünne Blättchen auszutreiben, als man es begehrte. Diefs ist zu unsern Zeiten noch in *China* gebräuchlich, wo die Arbeitsleute die Arbeit nicht bey sich, sondern im Hause des Bestellers verfertigen; selbst der Schmied fährt seine Esse, Amboſs and Werkzeug auf einem Karren überall mit sich.

Dafs sie auch die Kunst verstanden, geringe Metalle mit Gold- oder Silberbleche ringsum zu umhüllen, welches wir plattiren nennen, beweisen die falschen Münzen der Alten, wovon man noch in den Münz-Cabineten einige findet, und an denen nach so vielen Jahrhunderten nicht die geringste Spur einer Fuge zu entdecken ist; aber die Alles zerfressende Zeit enthüllte auch hier den Betrug, indem sie das innere Kupfer meistens mit Grünspan durchlöcherte, während die äufsern Gold- oder Silber-Platten, durch welche der Grünspan drang, nur wenig beschädiget sich erhielten. Von dergleichen Münzen läfst *Petronius* in Sat. den *Trimalchion* sagen: „der Wechsler erkennt beym bloſsen Anblick das Kupfer durch das Silber (Nummullarius, qui per argentum aes videt).“

Man findet überdiefs noch eine andere Art Vergoldung auf ehernen oder vielmehr kupfernen Zierrathen, an welchen die Zwischenräume öfters mit einer bunten Art Email oder farbigem Schmelz eingebrannt sind; ich habe verschiedene dergleichen Bruchstücke gesehen, wovon die Farben noch sehr lebhaft und der Schmelz unversehrt war. Dergleichen Verzierungen mochten besonders an Reitzeugen keinen unangenehmen Anblick gewähret haben, wie man noch an den heutigen *Türkischen* bemerken kann.

Die Bedeckung mit Gold- oder Silberblech ist die älteste von allen; das Goldblech war von hinlänglicher Dichtheit, damit man es auf den Gegenstand, welchen man damit überziehen wollte, einreiben konnte, dafs es gut auflag, und sich in alle Vertiefungen gut einschmiegte; auf diese Art wurden nicht allein glatte Theile wie Säulen, Tische und Seitenwände in Zimmern, sondern auch künstlich geschnittene Statuen und Zierrathen überzogen; eben so konnten auch die flachen Seiten des Kastens, das Joch, die Deichsel und Anderes vergoldet werden. Wenn das Goldblech glatt aufgerieben ward; so wurden dann die Stücke auf der innern Seite mit einem Kitte oder Leim bestrichen, so wie auch die Theile, die man damit überziehen wollte, und die Goldbleche darauf gefüget, oder an einander gelöthet, oder mit Stiften, feinen Nägeln oder Schräubchen befestiget *).

Von obiger Goldblech-Ueberkleidung oder Plattirung spricht schon *Jesajas* der Prophet Cap. 41, wo er gegen die Verehrung der heidnischen Götzenbilder eifert: „Der Zimmermann (so hiefs Jeder, der im Holze arbeitete) nahm den Goldschmied zu sich, und machten auf dem Ambofs das Goldblech glatt mit dem Hammer, und sprachen, das wird fein stehen, und hefteten es mit Nägeln fest, dafs es nicht wackele"; und im 2ten Buche *Moses* läfst *Bezaleel* die Seitenwände der Stiftshütte, die Säulen, den Tisch, den Tragaltar und die Stangen dazu von Föhrenholz machen und mit Goldblech überziehen **). *Plutarch* erzählt, dafs die marmorne Statue der *Minerva* im Parthenon zu *Athen*, an verschiedenen Theilen mit Gold überkleidet und verzieret war; *Phidias*, der sie verfertigte, richtete nach dem Rath des *Pericles* die Stücke so künstlich zusammen, dafs man solche leicht von der Statue abnehmen konnte, ohne dafs sie dadurch im Geringsten verletzt oder entstellet wurde. So waren auch die Zäume und die Verzierungen der Pferde und der Wägen, welche die *Friese* dieses Tempels zierten, von gediegenem Golde; andere behaupten, sie seyen blofs von Messing und übergoldet gewesen, allein alles, was Metall war, ist von die-

*) Es ist sehr glaublich, dafs die Schraube von allerley Gröfsen und Gestalt schon bey den Alten üblich war, sie hiefs Cochlea, oder die Wendelschnecke; *Archimedes* kannte schon ihre Kraft und Wirkung; und die meisten Weinkeltern in den Villen der Reichen wurden mit Schrauben-Spindeln anstatt der gewöhnlichen Keile oder Hebel angezogen; kannte man also die Gewalt der Schrauben im Grofsen, warum sollte man ihre Anwendung im verkleinerten Mafse bezweifeln? —

**) Vergleiche Prophet *Isajas* Cap. 30. v. 22 von übersilberten Götzen.

ser Friese verschwunden, und man bemerkt nur noch den Platz und die Löcher, wo es einst befestiget war. S. II. Band Tab. LXIX. Fig. 1. Von dem Raube dieser Vergoldungen spricht schon *Juvenal* in seiner 13ten Satyre: „dann kommt ein kleinerer Räuber und kratzet die übergoldeten Hüften der Statue des *Herculs* ab, oder wohl gar das vergoldete Gesicht *Neptuns* und löst das dünne Goldblech von dem *Castor* ab."

Eben so kannten die ältesten Völker die dünne Blattvergoldung auf einem klebenden Goldgrund; auf diese Art übergoldeten Einige das Gesicht der verstorbenen Reichen; und bey den *Griechen* und *Römern* war der Brauch, den Opferthieren die Hörner und die Klauen auf Klebegrund zu übergolden. In Ilias läfst *Nestor*, als er der *Minerva* opfern wollte, den Goldschmied holen, dafs er die Hörner des Farren mit Goldblech belege. Man lieset im Leben des *Commodus*, dafs dieser Kaiser sein berühmtes Rennpferd, *Pertinax* (oder der Beharrliche genannt), da es Alters wegen nicht mehr rennen konnte, öfters dem Volke im Circus, mit prächtigen Decken geschmückt und mit übergoldeten Hufen zur Schau vorführen liefs, welches jedesmal seinen alten Liebling unter lautem Jubel und Beyfall mit dem Zuruf: „willkommen *Pertinax*!" begrüfste. Man weifs aus *Plinius* Lib. XXXIII, dafs *Poppea* die Gemahlinn des *Nero*, die Maulthiere ihres Stadtwagens mit goldenen Hufbeschlägen zieren liefs, und aus *Sueton* Cap. 30, dafs *Nero*, der niemals mit weniger als tausend Wägen reisete, die Hufe seiner Maulthiere mit Silber habe beschlagen lassen. Da es aber noch nicht erwiesen ist, dafs die *Griechen* und *Römer* den Gebrauch der Rofseisen kannten, so behaupten Einige, und zwar mit Wahrscheinlichkeit, dafs man hierunter kein eigentliches Hufbeschläge oder sogenannte Rofseisen verstehen müsse, sondern blos ein goldenes oder silbernes Belege, Hülse oder Schale von dünnem Blech, womit der äufsere Huf ringsum überdeckt war. Man wird hieraus hinlänglich einsehen, dafs die Alten schon die mancherley Arten von Vergoldung kannten und anzuwenden wufsten.

Man findet sehr viele Beyspiele, dafs die ältesten Völker schon ihre Waffen, ihre Helme, Schilde und Harnische, mit prächtigen Zierrathen übergolden liefsen; diese mufsten also eingeschmolzen, oder mit Blattgold im Feuer aufgetragen werden. Einen Beweis davon giebt *Xenophon* in Lib. VII. Cap. 1 der Cyropaedie, wenn er sagt: „Die Andern hatten die nämlichen Waffen wie *Cyrus*, nur dafs die ihrigen mit Mattgold, die seinigen aber mit Glanzgold ausgezeichnet und geschliffen waren."

Da aber nicht alles Holzwerk ganz übergoldet war, und die meisten Kastentafeln von feinem geglättetem Holze oder mit einer Glanzfarbe bedeckt, oder mit schönem Leder überzogen waren, so wurden solche, um sie zu verzieren und zu bereichern, mit allerley Figuren, kleinen Statuen, Basreliefen, Blumenkränzen und verschiedenen Arabesken oder Laubwerken von Erz, Elfenbein, Ebenholz, Silber oder Gold und Edelsteinen geschmückt, womit öfters der Grund des Kastens fast gänzlich überdeckt war; daher wurden diese Wägen nach der Materie bezeichnet, welche am meisten hervorstach, und cherne, elfenbeinerne, ebenholzene, silberne, goldene und juwelirte Wägen genannt, — Vehicula aerata, eburnea, ebenina, argentata, aurcata, caelata, gemmata, cum staticulis, sigillis distincta vel adornata —. *Graevius* in Notit. Dign. Imp. Orient. sagt: „argentato curru Proconsul in Oriente vehebatur." *Cicero* nennt die Becher, mit erhabener Arbeit verzieret, Scyphi sigillati. *Plinius* Lib. XXXIV, 17; vergl. XXXVII, 10. nennt diese Verzierungen, Staticula, das ist, Standbildchen, indem er sagt: „man hat angefangen die Esseda, die Vehicula und die Petorrita (Wägen) mit verzinnten Figuren auszuschmücken, und diese eitle Pracht ist nun sogar bis zu goldenen, nicht mehr blofs silbernen Statuelen gestiegen, so dafs, was man sonst nur an Bechern bewunderte, nunmehr an den Wägen im Staube oder Kothe abgerieben und abgewetzt wird." Das Orichalcum, woraus die sogenannten ehernen Zierathen an den Wägen anfänglich gemacht wurden, war das eigentliche Messing; es liefs sich schön glänzend erhalten, und auch im Feuer vergolden, das Erz aber nicht; nach diesem erfand man diese messingenen und ehernen Verzierungen zu überzinnen. *Homer* spricht in der Ilias von dergleichen aus weifsem Bley, und nennt es Cassiteron, wie *Plinius* Lib. XXXIV sagt. Dieses Metall war bey den *Griechen* sehr geschätzt: die *Carthager* holten es aus den *Britannischen* Inseln, welche defswegen *Cassiteriden* genannt wurden; der Farbe nach und dem Glanze war es dem Silber ähnlich, und liefs sich leicht verarbeiten; dieses Cassiteron, weifse Bley, oder Plumbum album (nach *Cäsar*), oder Plumbum candidum, wie es *Plinius* nennt, war das ächte *englische* Zinn. Jedoch wollen einige Gelehrte behaupten, das weifse Bley seye ein anderes Metall als das Zinn; vielleicht eben das Metall, welches noch in *China* so gemein ist, und wovon man viele Arbeiten und Beschläge an Pferdegeschirren und dergleichen in *Holland* und *England* sieht, wo es unter dem Namen von weifsem *chinesischen* Kupfer bekannt ist; man könnte es leicht mit dem sogenannten weifsen Pinchbeck verwechseln, aber ersteres läfst sich löthen,

weil es ein wirkliches Metall ist; letzteres aber eine Mischung wie alle Erze, verträgt weder das Löthen noch das Schmieden.

Plinius sagt ferner in oben gedachtem Capitel; nach einer neuen *gallischen* Erfindung werden die ehernen oder erzenen Arbeiten mit weifsem Bley eingekocht, so dafs man es kaum vom Silber unterscheiden kann, und diese Arbeiten nennt man Incoctilia.

Die *Bituriger*, oder jetzt die Bewohner von *Berry*, les *Berruyers*, waren ehmals als die Erfinder dieser Arbeiten berühmt; nachher aber erfanden die von *Alexia* dergleichen Wagen-Beschläge, besonders die messingenen Zierrathen der Pferde und der Joche mit Silber zu überschmelzen, welches noch das sogenannte *französische* Argent haché oder Moulu ist. *Alexia* ist das jetzige *Alise* en *Bourgogne*. Man hiefs dieses Versilbern, incoquere Argentum, und das Verzinnen, incoquere plumbum album; es war weniger theuer, als das plattirte und ganz silberne Beschläg, welchem es dem Scheine nach ganz gleich kam. Es geschah jedoch nicht immer aus Sparsamkeit, dafs man keine ganz silberne oder goldene Zierrathen an den Wägen und Pferdgeschirren machen liefs, aber die Gesetze hatten früherhin deren Gebrauch nicht allein verboten, sondern noch ausdrücklich bestimmt, welcher Art Gefärther ein Jeder sich seinem Stande gemäfs bedienen durfte; nachdem aber der Luxus überhand genommen, und manche ausländische Sitten und Gebräuche bey den *Römern* Beyfall gefunden, und von den zurückgekommenen Siegern zuerst nachgeahmt wurden, so sah man auch manche fremde Arten von Fuhrwerken einheimisch werden, daher die vielerley fremden Namen von Wägen in der *lateinischen* Sprache, die man vorher nie kannte. Mehrere Kaiser fanden es sogar für gut, durch ihr eigenes Beyspiel den Luxus in Wägen, Pferden und prächtigem Anzuge der Dienerschaft zu unterstützen, und durch Gesetze andere dazu aufzumuntern. *Vopiscus* sagt von dem Kaiser *Aurelianus*: „Er erlaubte allen Privatleuten, die vorher nur mit Erz oder Messing beschlagene Wägen fahren durften, nun auch versilberte Wägen zu halten.“ Kaiser *Augustus* liefs unbemittelten Magistrats-Personen, um sie in den Stand zu setzen, sich ihrem Range gemäfs öffentlich zeigen zu können, eine gewisse Summe zum Ankaufe ihrer Pferde und Wägen auszahlen. *Alexander* Severus aber, um versichert zu seyn, dafs diese Summen auch nach ihrer Bestimmung verwendet wurden, liefs ihnen die nöthigen Kutschen, Wägen und Pferde, Silberzeug und Dienerschaft auf seine Rechnung liefern, wovon nach ihrem Ableben ein Theil wieder dem Kaiser zurückfiel. Der nämliche Kaiser gestattete, wie *Lam-*

pridius Cap. 43 versichert, allen Senatoren zu *Rom*, dafs sie versilberte Carrucas und Rhedas hätten, weil es der Würde der *Römer* gemäfs sey, dafs die Senatoren einer so berühmten Stadt in dergleichen Wägen fuhren. Es scheint aber, dafs auch (bürgerliche) reiche Privat-Personen sich durch einen auffallenden Aufwand an Wägen und Pferden auszeichneten; weil *Martial* Lib. V. den *Quintus*, der keine Würde bekleidete, und dennoch auf goldenen (aureis, versteht sich auf reichen mit Gold verzierten) Wägen fuhr, in einem Epigramm durchhechelt, wo er sagt: „Weil für ihn eine goldene Carruca gemacht wird, die ein Landgut werth ist." Im Codex *Theodosii* de Vehiculis heifst es: „Alle Standespersonen von Civil- oder Militair-Würden sind gehalten, innerhalb der Stadt des heiligsten Namens, sich ihrer Würde entsprechender Gefährter zu bedienen." *Vospiscus* sagt bey *Aurelianus*: „Es folgten drey königliche Wägen; einer davon war der des Odonatus, der mit Gold und Silber reich besetzt war, (distinctus) und der andere, den der *persische* König dem *Aurelian* geschenkt hatte, war eben so gearbeitet." Und *Curtius* Lib. X sagt von den Schätzen des *Persagädes*: „Zahme Heerden Pferde folgten, und Wägen mit Gold und Silber verzieret (adornati). Diese Wägen waren alle *persisch;* aber auch die alten *Britannier* und *Gallier* zeichneten sich besonders aus durch die künstlich ausgeschnitzten Joche, womit sie ihre Pferde beschwerten, so wie auch durch die reich verzierten Esseden, deren sie sich nicht blos als Kriegswägen bedienten, sondern die sie auch in Friedenszeiten in der Stadt und auf dem Lande zum Spatzirenfahren gebrauchten. *Properz* erwähnt ihrer Lib. II mit folgenden Worten: „Halt an die *Britannischen* Esseden mit den ausgeschnitzelten Jochen"; und *Sueton* Cap. 16 erzählt, dafs *Claudius*, als er die Censur hatte, in der Strafse Sigillaria ein daselbst zum Verkaufe ausgestelltes, sehr kostbar ausgearbeitetes und mit Silber geschmücktes Essedum, kaufen, und in Stücke zerschlagen liefs.

Man sieht hieraus, dafs es zu allen Zeiten und bey allen Völkern schon prächtige Wägen gegeben habe; keine haben aber die nachfolgenden an verschwenderischer Pracht übertroffen.

Der Kaiser *Heliogabal*, der stets mit einem Gefolge von sechzig Wägen ausfuhr, verachtete für seinen Gebrauch die elfenbeinernen und mit Gold und Silber gezierten Wägen. Der kaiserliche Wagen, worin er fuhr, war überall mit den kostbarsten Gemmen, Edelsteinen, und geschnittenen Steinen besetzt, so wie auch das Joch und die Riemen der Halsbänder, Gurten und Zäume der Pferde; seine Kleider waren mit Juwelen übersäet, und sogar seine Schuhe mit den kostbarsten Gemmen von erhabener Arbeit

und tiefgeschnittenen Steinen (incisis) überdeckt. Den Weg von dem Pallast bis an den Ort, wo sein Pferd oder Wagen hielt, liefs er mit feinem Gold- oder Silbersand bestreuen, wie aus *Lampridius* und *Herodian* zu sehen ist. Die Verschwendung der *Römer* an ihren Wägen, Pferdegeschirren und Zierrathen in ihren Pallästen und Gärten, Kleidungen, Gastmälern und allen Arten von Vergnügungen übersteigt alle Begriffe: sie blieben in keiner Art Aufwand zurück: *Properz* III., 11. ruft aus: „die Pracht hat den höchsten Gipfel erreicht. *Indien* schickt Gold; das rothe Meer sendet Perlen, *Tyrus* blendende Farben und *Arabien* Wohlgerüche. Diese Waffen erobern auch die entschlossenste Spröde. Die Matronen tragen oft das Erbtheil ganzer Nachkommenschaften auf dem Rücken.“ Auch erzählt *Ammianus* Lib. XVI. von dem Wagen des *Constantius*: „Er allein safs auf einem Wagen (Carpentum) der von dem Glanze der Menge bunter Steine blitzte, so, dafs es schien, als würde der helle Tag noch durch ein anderes Licht erheitert.“ Von dem ungemein reichen Joche an dem Wagen des Königs *Darius*, welches *Curtius* beschreibt, habe ich schon in dem Kapitel von den Jochen hinlänglich gesprochen.

Alle die überaus künstlichen Arbeiten, womit die Schilde berühmter Krieger verziert waren, konnten sehr wohl auch auf die Tafeln, die den Kasten umgaben, angebracht werden; und dienten die Wände des Kriegswagens dem darauf Streitenden nicht auch als Schild? die Beschreibungen, die wir von dergleichen Schilden bey *Homer* und andern Schriftstellern finden, müfsen uns grofse Begriffe von den Künstlern jener Zeiten geben. Der Schild des *Ulysses*, den *Hephästos* der hinkende Künstler (Vulkan) verfertigte, war von ausnehmend schöner eingelegter, getriebener und ziselirter Arbeit: die Jammer des Krieges, so wie die Bilder der ländlichen Freuden, waren darauf vorgestellt; hier sah man eine Erndte, dort einen Weinberg mit schwellenden Trauben belastet, schön aus Golde gebildet; schwärzlich glänzten die Beeren, die Pfähle standen gereihet aus lauterm Silber, rings umzog das Ganze ein Bächlein von dunkler Bläue des Stahls, und ein Gehäge längs dem Graben vom feinsten Zinn. Eine weit reichere Beschreibung liefert *Hesiodus* von dem Schilde des *Hercules*.

Die Wägen, worauf die gemeinern Leute fuhren, waren mit Farben angestrichen: an denjenigen aber, welche zum Ackerbau dienten, wurde das Holz mit gekochtem und verdicktem Oele eingerieben, bis es glänzte. Dieses scheint mir doch, wie schon früher bemerkt, als ein Anfang zur Oelmalerey angesehen werden zu können; denn es war leicht möglich, dafs

Einer auf den Gedanken kam, etwas Farberde darunter zu mischen, so war diese Mischung schon hinlänglich, um einen einfarbigen, dauerhaften und glänzenden Anstrich auf Wägen zu erhalten; ich kann daher nicht glauben, dafs die Oelmalerey, wie Einige behaupten, den Alten ganz unbekannt war, und alle ihre Gemälde nur encaustisch aufgetragen oder mit einer Mischung von aufgelöstem Wachse behandelt wurden.

Herodot schreibt den *Kariern* die Erfindung zu, die Schilder mit allerley Sinnbildern zu bemalen; einige Völker unterschieden sich blos durch den Anfangsbuchstaben ihrer Nation, welchen sie in die Mitte des Schildes malten, wie zum Beyspiel die *Lacedämonier* ein grofses L (Λ). Andere hingegen malten allerley Thiere, Löwen, Bären, Sphinxe, Delphinen, Drachen, Adler, Donnerkeile und dergleichen auf ihre Schilde; der Schild eines Tapfern ward bald bekannt, und man glaubte ihm Ehre zu erweisen, wenn man ihn nach dem Bilde auf seinem Schilde benannte; vermuthlich stammen die zu den Zeiten der Kreuzzüge wieder eingeführten Wappenschilde von jener Sitte der *römischen* Ritter her: und da diese Sinnbilder meistens auf den Waffen, den Helmen, Schilden, Panzern und Schwerdtknöpfen angebracht waren, so behielten sie noch in unsern Zeiten die Benennungen von Wappen, Coat of arms, Armes, armoiries u. s. w. Der zweyköpfige oder sogenannte doppelte Adler soll schon während der Zwiespalt, die unter den Söhnen *Constantin* des Grofsen statt hatte, den einfachen *römischen* Adler ersetzt haben, und das Morgen- und abendländische Reich oder die zwey Hauptsitze bezeichnen.

Ueber die Entstehung der Malerey ist schon Vieles geschrieben, und bald diesem, bald jenem der Name eines Erfinders gegeben worden, aber es ist zu vermuthen, dafs die Malerey und Bilderey so alt als die Welt ist, weil der Nachahmungs- oder Abbildungs-Sinn in der menschlichen Natur liegt, und schon jedes Kind, dem man Kreide giebt, aus eigenem Triebe, Menschen, Thiere, Bäume, Blumen u. d. gl. auf den Boden und die Wände kritzeln wird. Diese Künste haben jedoch bey manchen Völkern und in verschiedenen Zeitaltern einen höhern Grad der Vollkommenheit erreicht. Bey einigen, wo die Kunst gleichsam noch in der Wiege lag, wurden die Gegenstände so schlecht von den Malern vorgestellt, dafs sie sich genöthiget sahen, unter jedes Bild zu schreiben; ein Ochse, ein Pferd, ein Baum, wie *Aelian* Lib. X. Cap. 10 erzählet. *Plinius* sagt in Hist. Nat. VII., 56. „In *Aegypten* erfand *Gylis* aus *Lydien* die Malerey; in *Griechenland* aber *Euchir*, ein Verwandter des *Daedalus*, wie *Aristoteles* will, oder wie *Theophrastes*, der *Athener Polignotus*.“ Ueber den Ursprung der Malerey findet man Mehreres bey *Plinius*. Lib. XXXV. Cap. 3. und 34. Cap. 8.

Der Götzendienst hat bey den Alten das Meiste dazu beygetragen, die bildenden Künste zu beleben und zu vervollkommnen; die heidnishen Tempel waren von jeher mit Bildern von Metallen, Marmor, Elfenbein, Holz, und gebrannter Erde, und mit Malereyen geschmückt: auch fanden ihre Künstler Gelegenheit, bey den feyerlichen Spielen, die schönsten Formen des menschlichen Körpers nach der Natur zu studieren, und in der vollsten Kraft zu wählen: die Gefechte der nackten Kämpfer, die gymnastischen Uebungen nackter Jünglinge und die vielen arbeitenden Sclaven die aufser der kleinen Schürze um die Hüfte, am ganzen Körper entblöfst und öfters von der vollkommensten Schönheit waren, machten die Künstler mit dem äufsern Bau des Menschen ganz bekannt; daher ihre schönen Umrisse der menschlichen Bilder auf Vasen und andern Gegenständen; und die genaue Abbildung der Thiere, deren Muskulatur genau zu studieren sie bey den vielen Opfern beständig Gelegenheit hatten. Daher gab es auch so wenig Künstler bey den *Juden*, weil ihre Religion die Bildereyen in ihren Tempeln und bey ihren gottesdienstlichen Handlungen nicht gestattete: der jüdische Geschichtschreiber *Josephus* tadelt daher den König *Salomo*, dafs er sich von dem Buchstaben des Gesetzes entfernte, und nach eigenem Gutdünken den Tempel mit allerley Bildereyen verzieret habe; Andere hingegen entschuldigen ihn, und sagen, das Gesetz verbiete den *Israeliten* nicht, ihre Tempel, Wohnungen und Gärten mit Bildereyen und Gemälden auszuschmücken, sondern nur, solche in der Absicht aufzustellen, um sie als göttlich zu verehren. Schon *Moses* sagt nach den X Gebothen — Du sollst dir kein Bildnifs, noch einige Gestalt machen von Dingen, die im Himmel, auf Erden, in den Wässern und unter der Erde sind; du sollst dich vor ihnen nicht neigen, noch sie anbethen. Auch gesetzt selbst *Salomo* im XIV. Buch der Weisheit, dafs durch die Bilderey der Götzendienst in die Welt kam.

Die Wachsmalerey, oder die enkaustische Art wurde vermuthlich nur zur feinern Kunstmalerey angewendet; doch glaube ich, dafs man dieselbe auch schon an Wägen benützte, da man doch an andere Verzierungen so grosse Summen anwendete, und weil es gewifs schon damals, wo man des belohnenden Absatzes seiner schönen und guten Arbeit versichert seyn konnte, unter den zahlreichen Künstlern jeder Art nicht an kunstreichen und ehrgeitzigen Wägen-Verfertigern und Handwerkern fehlte, welche Alles, was zur Verschönerung ihrer Arbeiten diente, sehr gerne in Anwendung brachten.

Die Maler der Alten widmeten sich vorzüglich nur einem Fach, welches sie dann auch zu gröfserer Vollkommenheit bringen konnten. So legte

sich der Eine blofs auf die Bildermalerey, Andere malten Thiere, besonders Pferde, Hunde, Jagdstücke u. dergl. Wieder Andere wählten die Landschaften, Früchte und Blumenmalerey. Der Mahler *Pausias* aus *Sicyon*, der berühmtesten Schule der Kunst in *Alt-Griechenland*, war schon vor ungefähr zwey und zwanzig Jahrhunderten wegen seinen enkaustischen Malereyen sehr berühmt; er malte besonders Blumen und Kindergruppen; seine schöne *Glycera* war eines seiner berühmtesten Bilder. *Lucullus* der reiche *Römer* gab zu *Athen* für eine blofse Copie dieses Stückes, zwey tausend Thaler. Vid. hievon *Plinius* Hist. N. 35.

Anacreon sagte vor ungefähr 2300 Jahren in seiner 49ten Ode: „Vortrefflicher Maler! Male mir zuerst den *Bacchus*, den guten *Silen*, die *Satyren* und die muthwilligen *Bacchantinnen*, und wenn das Wachs es dir zuläfst, so füge noch die Gesetze der Trinker bey.“ *Properz* Lib. III. 7. ruft aus: „nicht Alles pafst für Alles, und zu dem Tempel des Ruhmes führen verschiedene Wege. *Lysippus* hat sich durch treffliche Menschengestalten ausgezeichnet. *Calamis* durch seine Pferde. *Apelles* fand sein Ziel beym Gemälde der *Venus*.“

Man überzog alles Holzwerk an Häusern aus- und inwendig: die Treppen und die bedeckten Gänge, die Gartenhäuser, Tischbänke und Geländer mit dauerhaften schönen Farben; so auch die grössern und kleinern Schiffe und Kähne, und übermalte sie meistens mit allerley sehr schönen Zierrathen. *Pollux* I. Cap. 9. erwähnt unter den Künstlern, welche zur Vollendung der verschiedenen Schiffe nöthig sind, ausdrücklich der Maler: es wäre daher sehr verwegen zu behaupten, dafs die Kutschenmalerey damals noch nicht bekannt war, und obgleich man davon wenig Beweise bey den alten Classikern auffindet, so hindert diefs nicht, dafs es damals dennoch schon Wägenmaler eben so gut als besondere Schiffsmaler geben konnte. Auf den *egyptischen* Mauergemälden in *Theben* entdeckt man unter Andern einen schönen bemalten Kriegswagen mit prächtiger Bespannung; ich glaubte den Kunstfreunden Vergnügen zu machen, wenn ich ihn auf Tab. XXIV. mit seiner so lebhaften fremdartigen Farbenmischung, die das Auge so gefällig anspricht, getreu mittheile. Dieser Wagen ist in dem Peristyle des Palastes *Medinet-Abou*, in dem Säulengange auf der Südseite flach in Stein ausgehauen und mit lieblichen Farben, wie gegenwärtiges Bild weiset, übermalet.

Man findet übrigens viele Beyspiele von einfarbig angestrichenen Wägen; wie in *Ovids* Metam. wo es heifset: „der blutrothe Wagen des *Mars*. *Servius* zu *Virgil* Eclog: 6 sagt, dafs *Jupiter* im Capitol auf einer Quadriga miniacca oder zinnoberrothem Wagen stand; man liefst auch von Wägen mit veneto Colore oder himmelblauer Farbe, nach Andern

stahlgrün; die *Griechen* nannten diese Farbe Kyanos, dann gab es auch mit russatus Color bemalt, oder *griechisch* Pyrros. goldfarbig; aber später nahm die hellgelbe Farbe, oder luteus Color überhand und blieb lange in der Mode, wie *Servius* behauptet bey *Virgil* Aeneid. 8. V. 666. Der mennigrothen Farbe, welche die *Griechen* Milton und die *Lateiner* Ruber nannten, wird an vielen Orten erwähnt, so wie auch der weissen, Candidus, an Kasten und Gestell.

Die Anstreicher, welche sich mit dergleichen Arbeiten beschäftigten, hiefsen nicht Pictores, sondern Fucatores, Allinatores und Coloratores. Die Farben wurden bey feinen Arbeiten auch mit Schwämmchen anstatt der Pinsel aufgetragen; *Plinius* sagt: der kleine dichte Schwamm, den man Achilleum nennt, wird von den Malern in Stiele eingefafst, und als Pinsel gebraucht; auch bedienten sie sich verschiedener Haarpinsel, Radii, oder Penicillo Setis ccmposito. *Vitruv. Pollio.* Lib. VII. Cap. 9. Von diesen Anstreichern der Wägen, Fuhrwerke, Schilde und Kriegsgeräthe spricht *Xenophon* in seiner *griechischen* Geschichte L. III. Cap. 21. „*Agesilaus* machte die ganze Stadt *Ephes* zu einem sehenswürdigen Schauplatz; der Markt war voll von allerley Kriegswaffen, eine Menge Pferde stand da zum Verkaufe; die Rothgiefser, Gürtler und Kupferschmiede, die Sattler und die Maler arbeiteten an den Rüstungen. Die ganze Stadt schien in eine Werkstätte umgeschaffen zu seyn.“

Der Anstrich, womit diese Fuhrwerke, Kriegsrüstungen, Waffen und Schilder übermalet waren, konnte also weder von encaustischen Wachsfarben, noch von Leim- oder Wasserfarben gewesen seyn, weil solche unaufhörlich der Sonnenhitze, oder dem Regen ausgesetzt waren, beständig betastet, auf der Erde herumgeworfen, oder auf den Rüstwägen zusammengepackt wurden.

Winkelmann sagt selbst, dafs die encaustische Malerey keine Hitze vertragen konnte; wie könnte einer daher glauben, dafs sie in *Asien* und *Africa* zu obgedachten Sachen anwendbar war? Denn anders ist die eingebrannte Wachsmalerey, Enkaustica, und Anderes, die mit Wachs gemischten flüfsigen Farben, die mit dem Pinsel aufgetragen waren. *Plinius* XXXV. Cap. 11. sagt: „es ist bekannt, dafs es vor Alters zwey Gattungen encaustischer Malerey gab, die mit Wachs verfertigt und auf Elfenbein mit dem *griechischen* Cestrum oder mit dem Viriculum, einem warmen Spatelchen aufgetragen wurde, bis endlich die Kunst Schiffe zu malen bekannt ward, eine dritte Gattung, die mit zerschmolzenem Wachse, das

man mit dem Pinsel aufstrich, zu Stande kam.“ Von der Wachsmalerey (encaustica genannt) und von dem Einbrennen mit dem warmen Schäufelchen oder Spatel, so wie auch von den mancherley Farben, deren sich die Alten bedienten, findet man vieles in dem Werke des *Vitruvius Pollio* de Architectura. Lib. VII. Cap. 5. u. 7.

Schon in den Zeiten Moses wufste man alle Farben auf Seide, Wolle, Leinen und auf Fellen dauerhaft einzubeitzen, wie man dieses an den Vorhängen und seidenen Teppichen der Stiftshütte, und den vielen kostbaren priesterlichen Kleidungen jener Zeiten bestätiget findet*); warum sollte man also das reitzende Farbenspiel nicht auch benutzt haben, andere Gegenstände damit zu überziehen und zu verschönern? Sagt doch *Homer* Ilias Lib. II., dafs das Schiff, womit *Ulysses* zu der Belagerung von *Troja* fuhr, roth angestrichen war; und der Tisch blau, worauf *Nestor* dem *Patrocles* Erfrischungen darbot. Die befsere Gattung Schiffe der Alten war nicht nur mit einer dichten einfarbigen Grundfarbe überzogen, die weder von der Schärfe des Meersalzes noch von dem Regen oder der Sonnenhitze angegriffen wurde, sondern auch noch mit Bildern, Laubwerk und Blumenkränzen aufs schönste bemalt und verziert. Auch ist es wahrscheinlich, dafs dergleichen Schiffsmalereyen sich öfters durch besonderen Fleifs und Kunst auszeichneten, wenn man in der Geschichte lieset, dafs *Protogenes*, ein Maler von *Cauna* auf der Insel *Rhodus*, in seinen jüngern Jahren aus Noth gezwungen, Schiffe malte, sich aber später als einen der ersten Maler *Griechenlands* auszeichnete und *Apelles* ihm nur den einzigen Fehler vorwarf, er arbeite seine Gemälde zu fleifsig aus. Die Alten überstrichen alles Holzwerk des Schiffes, was bey uns mit Schiffstheer überzogen wird, mit einer sogenannten Wachsfarbe. *Lucan* Pharsal. Lib. X. sagt: „das Feuer ergreifft schnell die Taue und Seile, und das mit Wachs überstrichene Holzwerk, womit die Schiffe bedeckt sind.“ Dieser Wachsanstrich war vermuthlich eine Mischung von Erdfarbe mit Wachs, Harz, Oel, oder einer anderen flüssigen Fettigkeit, die in gehörigem Verhältnifs eingekocht und heifs aufgetragen wurde, damit sie tiefer ins Holz eindrang, also schon eine Art Firnifs.

Die Bruchstücke der Mauergemälde der Alten, die man noch hin und wieder in den Tempeln und Palästen von *Egypten*, unter den Ruinen des alten *Persepolis*, in den ehrwürdigen Ueberresten der *griechischen* Tempel, an den Wänden der wieder aufgegrabenen Städte *Herculanum* und *Pompeji*, und den zerstörten Hallen *römischer* Gebäude entdeckt, beweisen, dafs die Alten mancherley Arten von Malerey kannten; denn diese Mauergemäl-

*) S. II. B. Mos. Cap. 38 u. 39.

de waren nicht alle mit Wachs, sondern auch in die nasse Masse aufgetragen, womit die Wände nur jedesmal so weit überzogen wurden, als der Künstler in einem Tage ausarbeiten konnte, ehe sie eintrockneten.

Die *alt-griechischen* Urnen und die sogenannten *hetrurischen* Vasen, deren Ursprung bisher unerforscht blieb, und vermuthlich eben so alt oder noch älter ist, als alle die oben erwähnten Gemälde der Vorzeit, bezeugen, dafs man in den ältesten Zeiten schon hohe Begriffe von Schönheit malerischer Vorstellungen hatte; die Zeichnung der Umrisse ist meistens edel, voll Geist und von geübten Meisterhänden vollbracht; die Ausfüllung des Grundes der Bilder und Verzierungen mit verschiedenen Farben wurde fabrikmäfsig von Weiber- oder Taglöhner-Händen vollendet, weil dazu nur Fleifs und Genauigkeit, aber keine Kunst erfoderlich war. Wie hoch diese Kunsterzeugnisse des grauen Alterthums (die noch jetzt als ein seltener Schatz die Kunst-Cabinete der Fürsten und reichen Leute schmücken) schon bey den Alten geschätzt wurden, beweisen mehrere Stellen berühmter alter Auctoren. *Sueton* in *Julius Cr.* Cap. 81. sagt: „als man bey *Capua* nach dem *julischen* Gesetze neue Landhäuser anlegte, und defswegen ganz alte Grabmäler zerstörte, fand man im Ausgraben mehrere Vasen von alterthümlicher Kunst (aliquantum vasculorum operis antiqui scrutantes reperiebant) „diese Gefäfse wurden mit grofser Sorgfalt nach *Rom* gebracht, und auf des Kaisers Befehl in den Zimmern seines Pallastes aufgestellt.“ Der Grund dieser Gefäfse ist fast durchgängig schwarz und die Bildereyen roth, jedoch findet man auch auf einigen noch andere Farben hin und wieder angebracht, vorzüglich die weifse, seltener aber hochroth, grün und gelb; wovon ich nur wenige sah.

Diese rothen Bilder auf schwarzem Boden mufsten in den ältesten Zeiten nicht allein auf dergleichen Vasen, sondern auch zur Verzierung der Häuser allgemein angenommen gewesen seyn, wie man bey dem Propheten *Hesekiel* Cap. 23. liest, wo er von den Zimmer-Gemälden der *Babylonier* und der *Chaldäer* spricht, an denen *Ahaliba* Geschmack findet: „sie sah die gemalten Männer an der Wand in rother Farbe, die Bilder der *Chaldäer*;“ eben dieser Prophet sagt in Cap. 8. v. 10. ferner von den Wandgemälden: „Und da ich hinein kam, da sah ich allerley Bilder von Thieren und Schlangen, eitel Scheusal, und allerley Götzen des Hauses *Israel* allenthalben umher an die Wand gemalt.“ Vergl. B. Mos. II. C. 20. v. 4. u. B. V. Moses. v. 16, 17, 18, 19. ff.

Die Anwendung eines Glanzüberzugs, den wir unter den Namen Firnifs (Vernix) kennen, scheint ebenfalls den Alten nicht unbekannt gewesen zu

seyn, da sie alles Holzwerk an den Wägen gerne blank erhielten, und es daher mit Oel so lange einrieben, bis es glänzte. *Xenophon* sagt in der Cyropädie Lib. VII. Cap. 5.: „die Häuser der *Babyloner* gerathen leicht in Brand, weil die Thüren von Palmholz, und mit einem Harz überzogen sind, das leicht Feuer fängt.“ Warum sollten aber die Babyloner, bey denen der Luxus auf das Höchste gestiegen war, das schöne Palmholz mit gemeinen Harze überzogen haben? gewifs nicht, um es zu verdecken, oder damit es leichter Feuer fange. Gerade als wenn man in unsern Tagen Thore von Acajou*) oder von Mahagony Holz mit Schiffpech überziehen würde. Es ist vielmehr zu glauben, dafs sie sich eines durchsichtigen, glänzenden Harzes bedienten, um die farbigen Adern des Holzes noch mehr herauszuheben, oder um es dunkler zu färben. Ohnedem enthalten schon alle tannenartige Bäume ihren eigentlichen Firnifs, oder terpentinartiges Harz, das sich in seinem natürlichen Zustande schon fast als Firnifs darbietet, besonders in jenen Ländern, wo die besten harzigten Bestandtheile herkommen, aus denen wir den Glanz-Firnifs bereiten, und was sind unsere feinsten Lakier-Arbeiten anders, als mit Harz künstlich überzogene Gegenstände? Bey den Dichtern konnten der Bernstein, Copal, Schellack, Mastix, Sandarach, Asphaltum und dergleichen, die man bey uns zu Glanzfirnifsen aufzulösen weifs, alle in die Classe der Harze gerechnet werden.

Die *Babyloner* hatten in ihrer Nähe sehr viel Asphaltum oder sogenanntes Judenpech, welches aus dem Grunde des asphaltischen oder todten Meeres in Judäa aufsteigt und in Menge gesammelt wird, wenn es auf der Oberfläche der See durch den Einflufs der Luft und der Sonne ganz durchhärtet ist.

Der Kitt oder Mörtel, womit die Steine der Mauern von *Babylon* zusammengefügt wurden, war mit Bergöl, andere sagen, fliefsenden Asphalt angemacht. Die *Egypter* wufsten das Asphaltum in einen weichen Teig aufzulösen, womit sie die Leichen ihrer Vornehmen inwendig ausfüllten, um sie vor der Verwesung zu schützen; auch wufsten sie davon eine flüfsige Mischung zu bereiten, womit sie die Körper der Verstorbenen ausspritzten, oder einbalsamirten, und auch in diese Firnifsartige Flüfsigkeit die Binden und die Linnen eintauchten, worein die Todten gewickelt wurden, wie bey *Herodot* umständlicher erzählet ist. Die *Chinesen* verstanden schon seit undenklichen Zeiten die schönsten Firnifse zu machen; sogar in verschiedenen neu

*) Nach Funke, Naturgeschichte und Technologie. S. Mahagonibaum, Switenia Mahagoni, in den Caraïbischen Inseln einheimisch, soll nach ihm bey den Franzosen Amaranthe heifsen, welcher Name von den französischen Kunstlern jedoch nicht gebraucht wird.

entdeckten Inseln, die nie ein *Europäer* vorher betreten hatte, fand man bey den Eingebornen oder sogenannten Wilden, allerley Hausgeräthe und Waffen mit mancherley Zeichen, Blumen und Bildern bemalt und mit dem schönsten Glanzfirnifs überzogen, dergleichen man in dem Brittischen Museum in *London* in Menge bewundern kann.

Noch lieben sogar die rohesten Insulaner, ihren nackten Körper mit vielfarbigen Figuren zu bemalen; diefs thaten auch die Bewohner von *Britannien*, daher man ihnen den Namen Picten gab, oder die Bemalten. Vielleicht wufsten auch schon die alten *Nomadischen* Völker die Erd-Farben mit Milch, Kalk und Harz vermischt aufzulösen (welches uns *Cadet* de *Vau* lehrte), und ihre Hütten, Wägen und Geräthe damit anzustreichen.

Die *Römer* kannten den Bernstein (Electrum), und schätzten ihn sehr hoch; sie wufsten ihn zum Schmuck, Zierrathen und allerley Arbeiten zu benutzen. Schon in der Lebensbeschreibung des *Homer*, welche man dem *Herodot* zuschreibt, wünscht dieser berühmte Dichter der Iliade, der Tochter des Hauses: „Möge sie selbst ihre Leinwand weben auf einem niedlichen Stuhle sitzend, künstlich mit Electrum ausgelegt.“ *Juvenal* sagt in der 7ten Satyre: „Man sollte billig diesem Herrn etwas schenken, entweder einen grünen Sonnenschirm, oder etwas von einem prächtigen Bernstein (Succina grandia); in der 14ten Satyre: „Der Reiche fürchtet das Feuer wegen seinen schönen Sachen von Electrum“; und in *Apulejus* Metamor. Lib. XI heifst es: „Hier sah man ganze Stücke von Electrum, auf das Künstlichste ausgearbeitet, und inwendig ausgehöhlet wie Becher.“

Die Alten nannten ihn Electrum wegen seiner anziehenden Kraft, wenn er gerieben wird; und auch Succinum, weil sie glaubten, es sey ein Baumharz oder verdichteter Saft (Succus), wie auch aus den vielerley Insekten zu vermuthen ist, die man in demselben entdeckt. *Plinius* XVII. v. 2 schreibt vieles davon, auch *Jul. Solin. Polihistor* Cap. XX. v. 8, wo er zugleich bemerkt, dafs man ihn in *Indien* finde; und *Corn. Tacitus* in seinem Buche von den *Germanen* unter anderm die Art und die Gegend des Sammelns; behauptend, der Luxus der *Römer* habe diesem Succinum einen Werth gegeben. Die Inländer wufsten ihn angeblich zu nichts anzuwenden, und liefsen ihn am Ufer liegen *); sie nannten ihn damals Glessum, oder Gläfsstein

*) Ganz gewifs eine Fabel, die man dem *Tacitus* aufgebunden hatte! Schon Jahrhunderte vorher hatten die *Phönizier* ihn von dorther geholt, und *Solin* sagt ja ausdrücklich, dafs die *Teutschen*

wegen seiner Durchsichtigkeit, von dem Worte Glafs, gleifsen. Der grauliche und durchsichtige hiefs Ambarum, daher Ambra. Einige nannten auch den hellen Lyncurium, oder Luchsstein, weil er an Farbe den funkelnden Augen des Lynx oder Luchses gleich kommt. *Plinius* sagt: man finde ähnliche Steine in dem Magen der Luchse; alter Aberglaube: daher Adlerstein, Schwalbenstein, Krötenstein u. s. w. Im Mittelalter nannte man ihn Augstein, Agesten; anjetzt kennt man ihn unter dem Namen Agtstein, und Börnstein oder Brennstein, weil er leicht anbrennet, gewöhnlicher Bernstein; im Handel benennt man ihn auch wohl mit dem *persischen* Worte Karabé.

Diese Materie liefert den dauerhaftesten Glanz-Firnifs, besonders von der Art, die im Ofen oder bey einem gewissen Grad Hitze den Metallen aufgeschmolzen oder eingekocht wird, welches wir Feuerlack nennen. Von diesem Metall-Firnisse scheint *Virgil* im 8ten Gesang der *Aeneis* zu sprechen, wenn er sagt: (tum leves ocreas Electro auroque recocto). „So wie der blanke Fufsschmuck von Gold und mit Bernstein eingeschmolzen.“ *Ocrea* heifset leichte Stiefel, und auch metallene Beinschienen. Electrum hiefs zwar auch wegen seiner hellgelben Farbe eine Mischung Goldes mit einem Fünftheil Silber, wie *Plinius* sagt; von diesem gemischten Golde neben ächten Gold scheint aber hier nicht die Rede zu seyn. Dieser Farbe wegen nannte der Kaiser *Nero* in einem Gedichte die Haare der *Poppea*, „Capillos succinos.“

Die Alten waren nicht unerfahren dergleichen Substanzen aufzulösen und flüssig zu machen. Die Menge wohlriechender Harze, die sie in ihren Tempeln, bey Opfern und Leichenbegängnissen, als Rauchwerk verbrannten, zeigten sich ihnen täglich in ihrem geschmolzenen Zustande, an dem Holze des Opfers herunterträufelnd, oder an dem Altare, oder an den metallenen Opfergeräthen, und bot ihnen hinlängliche Proben eines Glanzfirnisses dar. Die wohlriechenden Oele, und die verschiedenen Salben und Balsame, womit sie in den Bädern sich einreiben liefsen, oder ihre Haare begossen, und welche aus einer öligten Auflösung und Mischung verschiedener kostbaren Harze bestanden, beweisen ebenfalls die Wahrscheinlichkeit meiner Vermuthung. Wenn daher *Juvenal* in seinen Satyren von Stutzern spricht, die ihre Haare mit allerley Harzen einschmieren, so verstand er darunter, was wir heuti-

(Barbari) den Bernstein im Handel mit *Panonien* bis in die Gegenden des *Po* gebracht hätten.

ges Tages mit dem Worte, Pommade, bezeichnen, und welches damals aus aufgelösten und mit öligen Substanzen vermischten Harzarten bestand, wie das Ambra, Mastix, Storax, Benzoin und dergleichen mehr.

Unter den vielen *Volskischen* Basreliefs von gebrannter Erde, welche man im Jahre 1784 bey *Velletri*, der einst so glänzenden Hauptstadt der alten *Volsker*, bey Grabung eines Gewölbes entdeckte, fand man mehrere mit verschiedenen Farben bemalt, die alle noch sehr lebhaft und gut erhalten sind; auch bemerkte man einige Bruchstücke darunter, welche mit einer Art verschiedener farbiger Bleyglasur, wie die unserer heutigen Töpferarbeiten, überzogen waren, welches beweiset, dafs den ältesten Völkern auch die Erdglasirung nicht unbekannt war; dergleichen Thonglasur habe ich auch an mehreren *römischen* Lampen bemerkt. Dieser Glasur auf irdenen Töpfen erwähnet schon *Jes. Sirach*, Cap. XXXIX. v. 32. 34: „Der Töpfer mufs die Scheibe mit den Füfsen umtreiben, mit seinen Aermen aus dem Thone das Gefäfs formen, und denken, wie er es fein glasire.“ Die *Volsker* waren überhaupt geschickt in Erd-Arbeiten aller Art; sie verfertigten auch Bildsäulen ins Grofse von Thon-Erde, und im Ofen gebacken, wie die irdenen Quadrigen der *Vejer*, deren schon früher erwähnt worden; gewifs die älteste Art der Bildnerey, denn es war leichter ein Bild aus Erde zu formen, als solches aus Holz oder Stein auszuhauen, oder aus Metall zu giefsen, wozu schon höhere Kenntnisse, mancherley Werkzeuge, und grofse Vorbereitungen erfoderlich waren. Man lieset bey *Plinius*, dafs der ältere *Tarquin* den Künstler *Turianus* einen *Volsker* von *Fregella* zu sich berief, um die Statue des *Jupiter*'s aus Thon zu verfertigen, die er auf das Capitol setzen wollte; man war nachher lange gewohnt sie mit Mennig roth anzustreichen. Eben dieser Künstler verfertigte auch irdene Schau-Quadrigen mit den Pferden aus Erde, und im Ofen gebrannt, welche man auf die Zinne der Tempel setzte. Auch selbst die Bilder von Erz mufsten zuerst aus Letten gebildet und dann in dicke Formen von Thon gegossen werden, wie dieſs die Alten schon gut verstanden. *Salomo* liefs alles eherne Geräthe zum Tempel an den Ufern des *Jordans* zwischen *Suchoth* und *Zarthan* in (Formen von) dicker Erde giefsen. I. Buch der Könige, Cap. VII. v. 46. Wie allgemein diese Abbildungen von gebrannter Erde waren, beweiset die Geschichte häufig; dergleichen Bildsäulen waren die wohlfeilsten von allen, und übergoldet sahen sie von ferne den metallenen gleich; dafs übrigens die gebrannte Masse ihrer Ziegelsteine und Töpferarbeiten dauerhaft war, beurkunden die noch übrigen Monumente von Gebäuden,

Grabmälern, Vasen und andern Gefäfsen *). *Salomo's* Buch der Weisheit Cap. 14 sagt: „Der Töpfer macht aus dem nämlichen Thon Gefäfse zu unserm Gebrauch, und auch das Bild eines nichtigen Gott's; und eifert um die Wette mit dem Gold- und Silberschmiede, und dafs er's dem Erzgiefser nachthun möge."

Eine andere Kunstarbeit, welche die Alten auf einen hohen Grad der Vollkommenheit brachten, ist die Steinmalerey, Musiv-Arbeit, Mosaik, *griech.* Museion und *latein.* musivum Opus genannt; die neuern *Griechen* benennen noch Musin die kleinen Steinchen von allerley Farben, womit diese Gemälde zusammengesetzt werden. Mit dieser Arbeit, vermuthe ich, konnten ebenfalls zuweilen die Tafeln der Prachtwägen der Alten besetzt gewesen seyn, von denen es heifst, dafs sie mit bunten funkelnden Steinen überdeckt waren; man mufs sich daher nicht immer Edelsteine darunter vorstellen, wenn es nicht bestimmt angegeben wird; *Ammian* und *Eutropius* sagen zum Beyspiel, dafs der Kaiser *Constantius* gewöhnlich auf einem Wagen fuhr, der von dem Glanze der daran befindlichen Menge bunter Steine die Augen blendete; nur beweist diefs nicht, dafs er mit Edelsteinen besetzt war. Die Alten verzierten sogar die Joche und die Deichsel ihrer Stadtwägen mit allerley künstlich eingelegter Arbeit, und die Reitzeuge waren ebenfalls mit Zierrathen von Mosaik und mit Schmelz oder Email besetzt, wie ich an seinem Orte zeigen werde. Mit dieser Musivarbeit bedeckten sie die Wände, Fufsböden und Vorhallen ihrer Tempel und Paläste. Vermuthlich war der Fufsboden des Speisesaales im Schlosse des Königs *Ahasveros* zu Suzan, wovon im Buch Esther Cap. 1 die Rede ist, von dergleichen Musiv-Arbeit, obgleich in der deutschen Text-Uebersetzung es blos heifst: „Da hiengen weifse, rothe und gelbe Tücher, mit flächsenen und scharlackenen Schnüren gebunden in silbernen Ringen auf Marmorsäulen und silberne und goldene Sitze standen auf einem Pflaster (*hebräisch* Ritspha) von grünen, weifsen, gelben und schwar-

*) Aufser der gewöhnlichen und feinern Töpfer-Erde hatten sie noch feinere Gattungen, woraus sie allerley Schmuck, Bildchen und kleine Trinkgeschirre machten. Die *Parthische* Myrrhite war kein Edelstein, sondern eine feine Masse, wie ungefähr unser Porzellan. *Solin* Lib. XLVII sagt, wenn man die Myrrhite in der Hand erwärmt, giebt sie einen feinen Geruch wie Narden von sich; *Plinius* nennt sie Murra, andere Murrha, die gemalten oder buntfarbigen Gebilde hiefsen murrina picta: Eine ähnliche, feine, weifse Masse wurde auf der Insel *Samos* gegraben, und mit einem Sternchen bezeichnet, daher man sie Aster nannte.

zen Marmeln zusammengefügt.“ Don *Menochio* in seinen Trattenimenti eruditi. Centuria V. Cap. 98 sagt, dafs das, was in der Vulgata, Pavimentum genannt wird, im *hebräischen* Texte, Ritspha, heifse, welches Wort nicht das Pflaster, sondern einen mit glänzenden Steinen eingelegten Boden bedeute, deren verschiedene Zusammensetzung allerley Zeichnungen bildet. In dem Buch Esra Cap. 6. v. 4 heifst es: „im Tempel drey Wände von allerley Steinen, und eine Wand von Holz“; ohne Zweifel waren diese keine gemeinen Kiesel, sondern eingelegte bunte Musivsteinchen. Zu diesem Gebrauch dienten vermuthlich auch die vielerley edlen Steine, wovon *David* im 1. Buch der Chronik Cap. 29. 30 sagt: „Ich habe nach meinen Kräften zum Hause Gottes geschickt Gold, Silber, Erz, Eisen, Hölzer und Onichsteine, Rubine und bunte Steine, und allerley Edel- und Marmor-Steine die Menge.“ Die Vulgata hingegen: „Lapides onychinos et quasi stibinos. et diversorum colorum, omnemque pretiosum Lapidem et marmor Parium.“ *Tit. Livius* Lib. XXII. Cap. 37 erzählt von *Hiero* II. König von *Syracus*, welcher unter andern prächtigen Kunstsachen, ein Schiff mit 40 Rudern bauen liefs, welches damals überall berühmt war, und mehr einem Pallaste als einem Schiffe glich; inwendig waren Wasserwerke, Gärten, Bäder und ein Tempel, und der Boden des Saales war mit Musiv-Arbeit der feinern Gattung eingelegt, worauf alle Begebenheiten der Iliade vorgestellt waren. Der Kaiser *Hadrian* liefs sogar die Spaziergänge seiner Gärten zu *Tivoli* mit Mosaik belegen. Das schönste Stück der feinern Mosaik, welches noch zu unsern Zeiten vorhanden ist, wurde in einem Fufsboden des eben erwähnten Landhauses *Hadrians* entdeckt; es stellt ein weites Wasserbecken vor, auf dessem Rande vier Tauben sitzen, wovon Mehreres in *Winkelmanns* Geschichte der Kunst Tom. II. §. 2 unter *Hadrian* zu finden ist. In *Lyon* ist seit mehreren Jahren ein sehr prächtiger Fufsboden von Mosaik aufgegraben worden, worauf ein vollständiges Wagenrennen vorgestellt, schön erhalten in einem Gartenhaus zu sehen *); ein ähnliches wurde in *Spanien* bey *Italia* aufgefunden, wovon Hr. *Alex. Laborde* die Zeichnung und Beschreibung gab **). *Procopius* in Lib. I erzählt von den Pallästen des Kaiser *Justinianus:* „Alles Getäfel ist mit Gemälden verziert, nicht von der gewöhnlichen Art mit zerlassenem Wachse aufgetragen; sondern aus klei-

*) Déscription d'une Mosaïque, rèprentant les jeux du Cirque, decouverte à Lyon le 18. Fevrier 1806; par M. *F. Artaud*, Lyon gr. Fol. avec Figures. à Paris chez Lenormand.

**) Déscription d'un Pavé en Mosaïque, découvert dans l'ancienne Ville *d'Italia* en *Espagne*. Paris 1802. forme Atlas avec figures.

nen gewürfelten Steinchen von allen möglichen Farben so zusammengesetzt, dafs sie Bilder von Menschen und allerley andern Sachen vorstellen.“ *Sueton* nennt diese eingelegte Steinmalerey, Pavimenta, Sectilia tessellata, und *Licilius* zu *Cicero* Lib. III de Oratore vergleicht eine zierliche Rede mit einer solchen lebhaften Musivarbeit, wenn er sagt: „Wie niedlich (lepide) die Worte gesetzt sind, gerade wie die nach der Kunst zusammengefügten Steinchen auf Fufsböden, oder jede eingelegte Arbeit überhaupt.“ Die Alten nannten die eingelegte oder sogenannte Furnierarbeit von Ebenholz, fremden Hölzern, Elfenbein, Metallen, Perlmutter, Schildkröte, Edelsteinen, besonders Onix, Jaspis, Agat, auch Gemmen etc. tessellata, und wenn sie mit Bildern und Zierrathen bereichert war, nannte man solche vermiculata.

Der Pallast der *Cleopatra*, worin sie den *J. Caesar* empfieng, war nicht nur inwendig an den Wänden, Fufsböden, Decken und Gängen mit dergleichen Arbeit verzieret, sondern sogar die Vorhallen, die Säulen und Architraben oder die Gesimse auf solche kostbare Art eingelegt, wie man in *Lucans* Pharsalia, Lib. X beschrieben findet *). Alle die vorerwähnten Kunstarbeiten wurden an den Prachtwägen der *Griechen* und der *Römer* öfters bis zur Verschwendung angebracht, wovon mehrere Beyspiele im Laufe dieses Werkes vorkommen. Daher auch *Plato* in seinen Unterhaltungen Lib. III. sagt: „Eine jede Kunst, welche zu den menschlichen Bedürfnissen erfoderlich ist, verdient unsere Achtung und wird nur dann gefährlich, wenn sie durch übertriebene Verfeinerung die Sachen zu einem Werthe erhöhet, den sie nicht haben sollen, und so unnützer Weise unsern Geschmack verfeinern.“ So waren schon vor Alters die Meinungen des Philosophen über diesen Punkt getheilt; einige behaupteten, die Künste seyen die Quellen des Reichthums und der Gröfse eines Staates; andere hingegen sagten, durch sie sinken kraftvolle Völker in Weichlichkeit und dann ins Verderben. *Lycurgus* erlaubte den *Lacedämoniern* kein anderes Werkzeug zur Verfertigung ihres Hausgeräthes, als das Beil und die Säge; und *Phocion* sagt ferner bey oben erwähnter Stelle: „Hundertmal sah ich den *Plato* sich bitterlich beklagen, dafs die Malerkunst bey uns so grofse Fortschritte machte. Eines Tages, als ich das schöne Gemälde, den Sturz der Giganten, im Tempel der *Minerva* bewunderte, dessen ich mich noch mit Freuden erinnere, zog er mich beym Mantel; „diese Thorheiten werden dich noch ganz ver-

*) Noch in spätern Zeiten war diese Musivarbeit nicht ganz verloren, denn der heil. *Bernardus* von *Hildesheim*, ein geschickter Maler, war zu seiner Zeit sehr berühmt in Verfertigung künstlicher Musivarbeiten für Fufsböden. Vit. St. *Bernardi* Cap. V.

derben, flüsterte er mir zu; wie viel Kunst, wie viel Mühe, wie viel Geist (Genie), um eine gefährliche Bewunderung zu erregen! In meiner Republik würde der Maler gezwungen seyn, seine Gemälde an einem Tage anzufangen und zu vollenden.“

Vor Zeiten (sagt ferner *Phocion*) errichteten wir den Wohlthätern unsers Vaterlandes nur schlecht zusammengeknetete Bildsäulen, und wir zählten eine Menge grofser Männer; jetzt haben wir Bildhauer und Maler.

Capitel XI.

Das Vehiculum.

Mit diesem Worte werden überhaupt alle die Werkzeuge oder Hülfsmittel bezeichnet, wodurch man Menschen oder Sachen von einem Orte zum andern gelangen lassen kann; es seye nun ein Fuhrwerk mit Rädern, oder eine Schleife, ein Schlitten, ein Schiff, eine Tragbahre, eine Sänfte und dergleichen. Gemeiniglich versteht man aber darunter jeden Wagen, von welcher Gestalt er seye, sowohl um Leute als um Lasten darauf zu führen.

Einige leiten dieses Wort von vehi, führen oder fortbringen, her, vehi equo, reiten, Navi, im Schiffe fahren; daher Vehiculum eigentlich ein Gefährt, ein Fortschaffungsmittel heifsen mag; Andere von Via, der Weg, welchen die *lat.* Bauern auch Veja und Vea nannten, woraus anfänglich Veaculum, Vejaculum, dann Vehiculum entstand.

Der Weg und die Spur heifst *französich*, la Voye; ein Fuder Holz, une voye de bois; (Vehes) und ein Fuhrwerk, une Voiture; auf *Allemannisch* hiefs der Weg, Wey; und Weyele, ein kleiner Wagen, wie noch die *Elsasser* in ihrem Idiom sich ausdrücken. Hingegen nennen die *Britten* ein jedes Fuhrwerk Carriage und das Verbum carri, heifst tragen, fahren, überbringen.

Dem seye nun wie ihm wolle; genug, dafs das Wort Vehiculum nicht einer Gattung Wägen beygelegt wurde, sondern allen Fahr- und Fuhrwerken ohne Unterschied; defswegen hatte es auch keine bestimmte Form, und es kann keine Abbildung davon gegeben werden. Wenn daher *Livius* sagt:

„plus trecenta Vehicula amissa sunt“; so wollte er dadurch ausdrücken; mehr als dreyhundert Wägen von allerley Gattung giengen verloren. Denn bey dem Namen Vehiculum mufste jedesmal noch durch ein Beywort bestimmt werden, was für eine Art Wägen man bezeichnen wollte, als wie Vehicula camerata, bedeckte Wägen; Vehicula meritoria, Lohnwägen; pensilia Vehicula, Wägen mit hängenden Sitzen; oneraria Vehicula, Lastwägen und dergleichen mehr.

Einige behaupten, so wie das Plostellum ein Deminutivum von Plaustrum ist, so seye auch das Vehiculum das Deminutiv von Veha, welches ein grofses vierrädriges Plaustrum war, und bey verschiedenen Völkern *Italiens*, Veha oder Veja genannt wurde. *Festus* sagt, „Das Plaustrum heifst bey den *Osciern*, Veja, und auch Vela;“ und *Varro:* „Eine kurze kleine Veha ist ein Vehiculum.“ Und wenn *Varro* an einem andern Orte bemerkt: „Das Vehiculum ist auch ein Fuhrwerk, welches mit Gerten (Viminibus) umgeflochten ist, worin Bohnen und dergleichen Pflanzen gefahren werden,“ so ist dicfs keine Ursache, dafs alle so geflochten seyn mufsten.

Capitolinus in *Maximin* Cap. 13 braucht das *Oskische* Wort Vehela statt Vehiculum, wo er sagt: „Alios *Scythicis* Vehelis exhiberet: d. i. Einige liefs er auf *Scythische* Wägelchen setzen.“ *Caesar.* in Bell. civil. Lib. III. v. 32 bedienet sich des Ausdrucks: Vecturas imperare, Fuhren auffodern.

Ungeachtet der obigen Ableitung von Veha oder Veja, welches ein vierrädriger Wagen war, wird jedoch der Name Vehiculum sowohl den zweyrädrigen, als den vierrädrigen Fuhrwerken beygelegt. Zuweilen war dieses ein Hülfswort der Dichter und der Gelehrten, wenn sie die eigentliche Gattung des Wagens entweder nicht bestimmen konnten, oder nicht wollten; weil mancher Schriftsteller diese technischen Benennungen zu unedel fand, oder zu kleinlich, sich mit dem besondern Studium dieser Wörter abzugeben *). Auch in unserer Sprache wird öfters der Dichter sich lieber des Hauptnamens, Wagen, bedienen; als der besondern nicht selten unschönen Benennungen; wie zum Beyspiel, eine Berline, ein Landauer, ein Schwimmer, eine Bastarde, eine Birutsch, eine Kalesche, ein Hoppas und der-

*) Man erinnere sich, was vorher im Cap. IX der grofse *Plato* von den Theilen des Wagens äufserte.

gleichen. In diesem Sinne bedient sich *Livius* des Wortes Vehiculum, wenn er sagt, „dafs die Gemahlinn *Tarquins* über den halbentseelten Körper ihres auf der Strafse liegenden Vaters auf einem verruchten Wagen fuhr“ (nefando Vehiculo.) *Cornelius Nepos* erzählt vom blindgewordenen *Timoleon*, dafs er in *Syracus*, wo er ein königl. Ansehn genofs, öfters ins Amphitheater fuhr, wenn dort ein Volksrath gehalten wurde, und so redete er von seinem Vehiculo herab, was er zu sagen hatte und niemand legte es ihm für Stolz aus. So liest man bey *Eutropius* L. VIII. C. 2. vom Kaiser *Trajan*, der oft zu Fufs ausgieng, dafs, wenn er einen Freund unter Weges fahren sah, er sich zu ihm in das Vehiculum setzte; diefs waren also Stadtwägen. Von geringeren Wägen gebraucht es *Sueton* in *J. Cäsar*, „als er am *Rubico* ankam, und die Sonne untergegangen war, so liefs er aus einer benachbarten Mühle ein mit Maulthieren bespanntes Vehiculum holen, und fuhr unbemerkt weiter.“ Und in den Instituten des Kaisers *Justinian* Lib. II. Tit. 3 steht, Iter ist das Recht, welches Jemand hat, querfeld zu gehen, nicht aber Lastvieh oder Wägen durchzutreiben, non etiam jumentum agendi, vel vehiculum. Dieses gilt hier keinem Stadtwagen. *Apulejus* Metamor. Lib. VIII. nennt den Tragsattel des Esels, doch nur dichterisch, ein Vehiculum, andere Dichter auch so das Schiff; wie im Deutschen ein Schiff, Fahrzeug und Fähre genannt wird. Der Deutsche sollte und könnte noch bestimmter unterscheiden, als der *Lateiner*: z. B. die Fahre, jedes Vehiculum zu Lande für Personen; die Fuhre, das Vehiculum zu Lande für Sachen, besonders für Lasten; und die Fähre, Bewegmittel zu Wasser; so sagt man die Trage von tragen, die Bahre, von bahren oder bähren, altdeutsch, so viel als tragen; *französisch*, eine Bahre, Bière (Sarg); *englisch*, heifst tragen, bear; also die Fahre von fahren: damit stünde in Verbindung Fahrwerk, Abfahrt, Lustfahrt, Fahrgenosse, Fahrweg, Fahrgeleise, Fahrgeräth, Fahrgeschirr; der Gefährte, der Mitfahrer, von ge, con, mit, und Fahrt; das Gefährt, jedes Tragmittel, womit etwas fortbewegt wird. Von Fuhre —; Abfuhr, Zufuhr, Lastfuhr, Fuhrlohn, Fuhrstrafse, Fuhrmann, Fuhrwerk, Fuhrzeug, Fuhrt (durch's Wasser), Furche, (Sulcus) eine durch die Einfuhrt des Pfluges bewirkte Vertiefung in die Erde). Von Fähre, Fährwasser, Fährmann, Fährgeld, und Fährzeug, richtiger statt Fahrzeug, welches letztere also blos zu Lande.

Auch die Schleifen und Schlitten gehören in die vorerwähnte Klasse der Vehiculen. Die *Egypter*, die *Griechen*, die *Römer*, und die ältesten Völker kannten schon diese unberäderten Wägen, vermittelst welcher sie Lasten von einem Orte zum andern in geringer Entfernung brachten. Die *Griechen* nannten dieses Gefährt, Kestron, die *Römer*, Traha; *Virgil* aber nennt es, Trahea,

und *Servius* zu *Georg.* I. sagt: „Traheae sind Vehicula ohne Räder; man nennt sie gemeiniglich Tragae;“ vermuthlich fand der gemeine Mann leichter Traga als Trahea auszusprechen. Die erwähnte Stelle *Virgils* lautet: „Die Dreschwägen, die Schleifen, und die unmäfsig schweren Rechen;“ diese schweren Rechen oder Eggen nennt *Columella* Lib. II. v. 18. Occa; bey Andern heifst sie Occatoria, und Irpex; *griechisch,* Bolokopema; von Bolos, Erdscholle, und kopein, trennen, theilen. Die Alten hatten, wie wir noch heutiges Tages, grofse Eggen mit starken eisernen Zacken besetzt, welche von Ochsen über das neu besäete Feld geschleift wurden. *Popma* de Instrum. fundi, Cap. VIII. nennt sie Irpex, *Cato* de re rust. und *Columella* hingegen, Urpex. Die Egge aber, die auf leichtem Boden gebraucht wurde, hiefs Crates, und war ohne Zacken, und nur aus zähen Dornzweigen zusammengeflochten. Aus dem Worte Traha oder Traga, welches von trahere, ziehen, schleppen, schleifen, herstammt, machte man ein deminutiv, Tragula und Tracula. *Scheffer* führt eine Stelle an, von *Jornandes,* auch *Jordanes* genannt, wo es heifst: „Die *Donau* erstarrt so, dafs sie wie Felsen, die Armee zu Fufs, Plaustra und Traculas trägt.“ Man bediente sich also schon vor Alters dieses Fuhrwerkes, um die nöthigen Vorräthe über Schnee und Eis dem Heere nachzuführen; hier bedeutet Tracula einen Bauernschlitten und keine Schleife, die wohl in Städten und auf ebenen Wegen im langsamen Schritte zu brauchen ist, aber wegen ihrer Niedrigkeit nicht im Felde über Schnee und Eis fortkommen kann; defswegen sind auch die Schlittengestelle schmäler als die Schleifen gebaut, und haben nicht wie diese nur zwey gerade auslaufende Bodenschwellen, wie Tab. I. A. Fig. 8. 9. zwey Alt-*Egyptische* Schleifen *), Tab. III. A. Fig. 5. und verschiedene andere dergleichen, sondern ihre Schwellen, Kiele oder sogenannte Kufen sind an den beyden Vorder-Enden krumm in die Höhe gebogen, damit sie den Schnee durchschneiden, und desto leichter über die festgefrornen Eis- und Grundschollen weggleiten können. Um eben dieser Ursache willen ruhet der Schlittenkasten, worein sich Leute setzen, oder die Last gelegt wird, auf vier Stollen, die in den Kufen feststecken, wodurch der Kasten hinlänglich erhöht wird, um nicht in dem Schnee zu pflügen; diefs ist meiner Meinung nach das Gefährt, welches *Jornandes,* Tracula nennt. Man findet auch in einigen alten Glossarien das Wort Stludio und Sclodia, ein mittellateinisches Wort, welches mit dem deutschen Schlitten oder *plattdeutschen* Sklitta ziem-

*) Aus dem grofsen franz. Prachtwerk über *Egypten* entlehnet.

lich verwandt scheint; noch heifst in *Italien* der Rennschlitten, Slitta, und Schleife, Treggia. Die *Griechen* nannten den erstern, Kestron, die die Schleife aber, Helice, und auch, Chamulcus, womit aber gewöhnlicher der niedere Blockwagen auf Walzen oder Tympan-Rädern bezeichnet wird.

Philoxenus schreibt: „Sclodia sind eine Art Chamulken; dieses Wortes (Sclodia) bedienen sich noch die *Teutschen* und alle Völker des *Nordens.*“ Und *Olaus Magnus* in seiner Geschichte der mitternächtigen Länder erzählt, dafs die alten *Schweden* und *nordwegischen* Völker sich im Kriege eigener Feuerschlitten (Sclodien) bedienten, die sie mit Ochsen bespannt brennend unter die Feinde trieben. *Pomponius Sabinus* versteht hingegen unter Trahea sowohl eine Schleife als einen Schlitten, wenn er bey der vorerwähnten Stelle *Virgils* Georg. I. sagt: „Trahea ist ein Geräth der Landleute; die *Scythen* haben es Sangi genannt; aber es ist schöner geformt, und sie brauchen es auf dem Eise.“ Hier wird also bemerkt, dafs die Schlitten (Traheae) der *Scythen* schöner als die (Traheae) der *Italischen* Bauern geformt waren. Die vornehmen *Scythen* bedienten sich im Winter der Schlitten sowohl in den Städten als auf Reisen, wie diefs noch der Fall bey allen *nordischen* Völkern ist. Uebrigens wird auch im Capitel XIII. erwähnet, dafs sich die Alten öfters der Schleife statt einer Dreschmaschine oder Tribula bedienten, um die Getreidekörner aus den Aehren zu reiben.

Schlüfslich mufs ich hier noch des Schubkarrens oder Schiebbocks erwähnen, welcher ebenfalls zu den Vehiculis gehört, und der vermuthlich eben so lange, als die Erfindung des Rades bekannt war. Er ist das einzige Gefährt, welches so zu sagen rücklings geht, weil es geschoben, jedes andere aber gezogen werden mufs. Die Alten mochten es also auch schon zum Häuser- und Strafsenbau, zu Kanal, Schanz-Arbeiten und dergleichen gebraucht haben, doch scheint die kleine Handtragbare ihrer einfachen und wohlfeilen Bauart wegen allgemeiner gewesen zu seyn. Ueberdiefs hatten sie auch Schubkarren zu zwey, und leichte Handwägelchen zu drey und vier Rädchen, worin die Sklaven die Vorräthe vom Markte mit der Hand nach Hause ziehen mufsten, wefswegen man sie auch Chiromaxien oder Handwägelchen (von Cheir, Hand, und Hamaxa, Wagen) hiefs; den Schubkarren aber, Vehiculum trusatile, oder unarota (wie *Hyginus* Lib. II.) und nach einigen alten Glossarien auch *Pabo* nannte. *Dufresne* erwähnt in seinem Lexicon des Wortes — Curricula — als Schubkarren mit zwey Rädern, und führt zum Beweise eine Stelle aus einer Urkunde vom Jahr 1494 an: „Item pro reparatione duarum Curricularum XV. Sol.“

Der Schubkarren mit einem Rade war jedoch von jeher seltener als der mit zweyen; auch in *Gallien* waren letztere üblicher, daher noch in *Frankreich* der Schubkarren Brouette heifset, von Bis und Rouette, oder das Zwierädchen. Der gelehrte Dom. *Pascal* soll die Schubkarren mit einem Rädchen zuerst in *Frankreich* eingeführt haben.

Das Chiromaxium hingegen, welches von Sklaven gezogen wurde, diente auch zum Fahren der Kinder und selbst, erwachsener Personen, wie noch bey uns die Kinder- und Garten-Wägelchen; *Petronius* erwähnt des Chiromaxium im Gastmahle des *Trimalcion*: „Vor der Lectica, auf welcher er in einem purpurnen Tuche eingewickelt lag, giengen vier Läufer mit Stirnschilden geschmückt, und der Chiromaxius, auf dem sein Liebling, ein alter Knabe, triefäugig, und noch häfslicher als sein Herr *Trimalcio*, gefahren wurde.“ Ein ähnliches Fahrwerk mufs das gewesen seyn, von welchem *Aurelianus Medicus* Lib. II. Cap. 1. sagt: Wenn wir zur Bewegung des Körpers uns einer Trag-Sella oder einer Cathedra, oder eines längern Wägelchens bedienen, das mit den Händen gezogen wird.“ (longius vehiculum manibus actum).

Noch in unsern Tagen ist es Sitte, dafs alte und unpäfsliche Herrschaften sich in ihren Lustgärten von zweyen Dienern in einem sogenannten Garten-Chäschen herumziehen lassen. Im Wörterbuche des *Facciolati* steht: „Arcuma ist eine geringe Art Plaustrum, welches ein Mann ziehen kann.“ So ist auch die Arcima bey dem *Festus* zu verstehen; bey welcher Stelle *Scaliger* schreibt, dafs es ein mittelmäfsiges Plaustrum war, das nur für eine Person Platz enthielt, und von Menschen, wie jenes, das *Petronius*, *Chiromaxius* einen Handwagen nennt, nicht aber von Zugthieren gezogen wurde. In einigen Editionen findet man Arcyma, in andern Acirma; auch behaupten einige Gelehrte, die Arcuma seye kein Wagen, sondern eine bedeckte Sänfte mit einem gewölbten Dache.

Capitel XII.

Das Plaustrum.

Unter dieser Benennung wird überhaupt ein jeder zwey oder vierrädriger Bauernwagen verstanden; eigentlich aber ist es der offene Karren der *Römer* und bestand blofs aus einer Deichsel, und der Achse, die in den zwey Scheibenrädern oder Tympanis fest stak und sich mit solchen herumdrehete. Auf dieser lag eine breterne Tafel von Dreylings-Dielen oder Bolen, worauf die Sachen gelegt wurden, die man verführen wollte; unter dieser Tafel waren auf beyden Seiten die Backenstücke oder Arbuscula befestigt, in welchen sich die Achse drehete. Von diesen Wägen konnte Nichts abgenommen werden, fondern die Deichsel, Achse, Räder, und die darauf liegende Tafel, waren alle zusammen befestiget und bildeten so zu sagen nur eine Masse *).

Von der Bauart dieser Tympan-Räder habe ich schon im Capitel der Räder gesprochen, werde also defswegen Nichts wiederholen, als, dafs auch in der ältesten Zeit die Wägen mit dergleichen Rädern stets mit Ochsen und immer sehr langsam fuhren; auch konnten sie nur mit Mühe und in einem grossen Kreise umgedrehet werden. Vielleicht bewogen alle diese Umstände die

*) Noch sieht man dergleichen Plaustra in ihrer uralten Gestalt durch ganz *Italien*, ja sogar in *Portugal* und in einigen Gegenden von *Spanien*. Tab. XIII. Fig. I. zeigt einen solchen *Portugiesischen* Karren, an dem sich ebenfalls die Räder samt der Achse umdrehen; und da sie dort gar nicht geschmiert werden, so hört man das Geknarre eines solchen Wagens im freyen Felde eine halbe Stunde weit. Bei schlechtem Wetter sind öfters 6 paar Ochsen und mehr daran gespannt. Bey einer vernünftigern Bauart könnten zwey Ochsen die nemliche Last wegziehen und die Strassen würden nicht so sehr zu Grunde gerichtet; aber das Vorurtheil besiegt in solchen Ländern die Vernunft.

Fig. 1

Fig. 2.

J. C. Ginzrot. del. *C. Van de Velde Sculp.*

Phrygier, vierädrige Wägen zu erfinden, welche die Stelle des *Plinius* VII. — 56. ihnen zuschreibt, denn die zweyrädrigen sind die ursprünglichen Wägen.

Auf dem Triumphbogen des *Lucius Sept. Severus* sieht man vielerley Lastwägen abgebildet, und alle diejenigen, welche Tympan-Räder haben, werden von Ochsen gezogen; die mit gespeichten Rädern aber sind mit Maulthieren oder Pferden bespannt. Daher sagt *Probus* bey *Virgil's* Georgica. I: „Plaustra sind (Vehicula) Gefährte, deren Räder nicht gespeicht sind, sondern die Tympan-Räder sind mit der Achse befestiget und vereinigt, und rings um die Kante mit einem eisernen Reif (Canthus) zusammen gehalten.“ *Curtius* nennt dieses Fuhrwerk: Vulgatum usu, oder das allgemein gebrauchte Plaustrum, und *Val. Maximus*, plaustrum sordidum, oder das schmutzige; denn man lud auf dieses zweyrädrige Plaustrum den Dung oder Mist, Steine, Holz, Heu, Getreide, und andere Sachen, gemeiniglich nur auf das Bret, ohne dafs man einen Korb oder Kasten darauf befestigte; wefswegen es auch sehr gefährlich war, darneben herzugehen, indem solche öfters so hoch aufgethürmt waren, wie noch die Holz- und Steinfuhren in manchen Städten. Daher sagt *Juvenal* in der Satyre III.: „Wenn die Achse, welche die *Ligurischen* Steine führet, umwirft, und den Berg von Steinen über das Gedränge ausschüttet, was wird da noch von den Menschen zu sehen seyn?“ Defswegen verboth auch Kayser *Adrian* dergleichen überladene Wägen durch die Stadt zu fahren.

Tab. VI. Fig. 2. ist die Abbildung eines Bruchstückes aus den Begräbnissen der Freygelassenen und Sclaven des Kaisers *Augustus* in *Rom* genommen; nur ist zu bedauern, dafs dieses Basrelief sehr beschädiget ist, und man von der Gestalt des Kastens nichts deutliches erkennen kann; defsungeachtet ist das einfache Joch mit den doppelten Halsriemen, die aufwärts gebogene Deichsel, wie auch die sonderbare Zusammenfügung der Scheibenräder bemerkungswerth. Der daneben hergehende Bauer scheint hinten am Rade nachzuschieben, wie mehrere dergleichen an Tympana-Rädern drückend, in der nämlichen Stellung deutlicher dargestellt, an alten Monumenten zu bemerken sind; in *Babrius* wiedergefundenen Fabeln*) lieset man in einer, betitelt der Fuhrmann und Heracles.

*) Von Fr. Xav. Berger ins Deutsche übersetzt. München bey Jos. Lindauer 1816.

„Ein Fuhrmann fuhr aufs Land, und warf den Wagen
In eine hohle Tiefe voll des Schlammes.
Statt rasch zur Hülfe zuzugreifen, stand
Er müfsig hin, und bath zum Heraldes:
Denn diesen Gott verehrte er am meisten.
Der Gott erschien zwar, aber sagte zürnend:
„Ergreif' das Rad und stachle deine Ochsen.
„Erst dann, wenn deine Kräfte nichts vermögen,
„Gewähren dir die Götter willig Hülfe.“

Die Plaustren werden von einem Hunde begleitet, welcher durch sein Gebell die Ochsen antreibt; der hier mitläuft, hat ein breites Halsband, welches die *Römer* Maelium und Millus nannten, S. *Varro* Lib. II. (IX.). Diese Tympana sind jedoch nicht an der Achse befestigt, sondern drehen sich an runden Spindeln, woran der hölzerne Vorsteeker deutlich bezeichnet ist. Ich halte dafür, dafs dasjenige Stück, welches man über den Rädern hervorragen sieht, vielleicht die Seitenwand eines auf das Plaustrum gestellten Kastens ist, oder ein Stück Bauholz, oder ein steinernes Gesimse, welches von dem Steinbruche oder der Werkstätte an den Ort seiner Bestimmung geführet wird; denn wie *Varro* sagt, so wurden nicht allein Backsteine, sondern auch Quaderstücke und fteinerne Säulen, die Latten und alles Bauholz auf Plaustris herbeygeführet; und wenn auch vier Paar Ochsen oder mehr an dergleichen Wägen zogen, so wurde doch selten mehr vom Künstler vorgestellt, als das hintere Deichsel-Gespann. *Juvenal* in der 3ten Satyre schreibet: „Auch andere Plaustra fahren eine Fichte, sie winken und drohen der hohen Pappel,“ und *Virgil* in Aeneis XI. 138.: „laut ertönt unter dem zweyschneidigen Beile die hohe Esche. Sie rotteten die Sternen hohe Fichte aus, und zaudern nicht, die Steineiche und die duftende Ceder mit Keilen zu spalten, und die Ulmen auf seufzenden Plaustris zu führen.“ Dieses beweiset also, dafs man sich auch zum Fortführen der Baustämme des gemeinen zweyrädrigen Plaustrum bediente, worauf man das eine Ende des Stammes befestigte, und das andere auf dem Boden nachschleifen liefs, oder wenn der Stamm zu schwer war, auf ein zweytes Plaustrum legte. Bey sehr langen Stämmen legte man das hintere Ende auf ein anderes zweyrädriges Plaustrum, dessen hinten hinausragende Deichsel von Jemand gehalten, und beym Umkehren gelenkt wurde. Man wählte vorzüglich Tympanen-Räder, weil sie zum Lastfahren stärker waren, als die gespeichten, daher heifst es auf dem knarrenden oder seufzenden Plaustrum; denn die gespeichten Räder, die man herausziehen und schmieren konnte, machten kein solches Geschrey, sonst müfste man alle die andern Fuhrwerke, auch Stridentia oder die knarrenden, lärmenden, genannt haben.

Wie grofs das Getöse dieser Plaustra mufs gewesen seyn, kann man aus der 6ten Satyre des *Horaz* abnehmen, wo er spricht: „Jener mit seiner starken Stimme würde sogar den Lärmen von zweyhundert Plaustris überschrien haben, wenn sie bey drey Leichenzügen auf dem Markte zusammen trafen; ja selbst noch ihre Leichen-Hörner und die Posaunen.“ *Horaz* wollte hierdurch ein recht grofses Getöse beschreiben, und nannte defswegen diese Plaustra. Vermuthlich fuhren die Blasenden auf Plaustris mit dem Zuge, weil es heifst: die Plaustra und ihre Hörner. Bey jedem Zuge waren also ungefähr siebenzig solcher Wägen; diese konnten wohl nicht blofs Musikanten fahren, sondern auch die verschiedenen Sachen, die man bey solchen Leichen-Ceremonien zu den Opfern und bey dem Verbrennen der Todten nöthig hatte; als wie die kleinen Opferthiere, die Tapeten und Verzierungen des Scheiterhaufens, die Salben, Rauchwerke, Weihgeschenke, Gefäfse und dergleichen.

Auch im Kriege bediente man sich des Plaustrum, um die Verwundeten und die Todten wegzuführen. Tab. VIII. Fig. 4. zeigt die wahre Gestalt eines solchen flachen Plaustrum, welches bey den *Griechen* wegen seiner Form die Ziegelplatte genannt wurde; nur sind hier die Räder mit Speichen vorgestellt, welches jedoch blofs eine Verschönerung von Seiten des Künstlers seyn konnte, der seine Arbeit durch dergleichen plumpe Walzen-Räder nicht entstellen wollte. Dieses Bild ist von einem Gypsabgufse abgezeichnet, welcher sich in der königlichen Akademie zu *München* befindet und nebst mehreren dazu gehörigen Basreliefs von dem in *Rom* befindlichen Grabmal des *Tib. Claud. Faventinus* abgenommen ist. Es stellt den vor *Troja* gefallenen *Patroclus* vor, S. Ilias, die Stelle: „heifse Thränen vergiefsend, legten sie die Leichname auf die Plaustra.

Julius Caesar liefs seine Verwundeten, deren Anzahl sehr grofs war, auf Plaustris nach *Adrumetum* schaffen; und bey der schrecklichen Pest, die unter der Regierung des *Marc Aurel in Rom* wüthete, wurden die Todten auf Plaustren aus der Stadt geführet.

Auch *Valer. Maximus* sagt Lib. II. Cap. I. von den *Massiliern:* „Vor ihren Thoren liegen zwey Särge, einer für die Freygelassenen, der andere für die Sclaven, worin ihre Leichname auf Plaustris weggeführet werden.“ Die Leichname der Verurtheilten wurden, mehrere zusammen, auf ein Plaustrum geworfen, und auf einen dazu bestimmten Platz in die Vorstädte geführt, wo sie verbrannt wurden. Auch mufste der Abdecker das todte Vieh auf einem Plaustrum zur Stadt hinausbringen.

Man bediente sich dieses Fuhrwerkes auch zur Jagd, wie *Herodot* Lib. IV. von den *Garamanten* sagt, und man gebrauchte es, theils um die Netze und das Jagdzeug, die Waffen und den Mundvorrath der Jäger darauf zu legen; oder auch nach geendigter Jagd das erlegte Wildpret darauf nach Hause zu fahren. Tab. VI. Fig. 1. stellt ein solches ächtes Plaustrum vor, mit Tympan-Rädern und der viereckig eingekeilten Achse; an den Seiten erblickt man ein hochgeschweiftes hölzernes Geländer, welches besonders darauf befestiget wurde, damit das Jagdgeräthe oder das Wildpret, so man darauf legte, nicht herunter fallen konnten, wie hier der Fall ist, wo der Wagen von einer Schweinsjagd zurückkehrt, und mit der getödteten Beute, wovon ein Schwein vorausliegt, beladen ist. Oben darauf liegt ein im Kampfe gebliebener Hund, welchen Viele für ein Stück Wild halten; vielleicht war er auch nur vom Schwein schwer verwundet, wie dieses bey allen Schweinsjagden geschieht, und man führte ihn halbtodt auf dem Wagen nach. Auch die sonderbare Form des Joches mit dem breiten ledernen Halsbande verdient bemerkt zu werden.

Dieses Bild ist von dem marmornen Basrelief im *barberinischen* Gebäude zu *Rom* abgezeichnet, die übrigen schönen Nebenfiguren sind aus erwähnten Ursachen weggelassen worden.

Unbegreiflich ist es, dafs mehrere Gelehrte und besonders *Scheffer* aus diesem deutlichen Plaustrum eine Arcera machen wollen, da doch letzte vierrädrig und so lang war, dafs die Kranken oder Verwundeten auf Betten darin liegen konnten, und der Kasten ringsherum mit Dielen verschlossen und von oben bedeckt war, wie ich nachher im Capitel der Arcera zeigen werde.

Das Gemälde, welches *Seneca* von einem solchen Plaustrum in *Hippolit.* 1. Act. v. 75. liefert, stimmt mit dieser Zeichnung überein, wenn er sagt: „Auf dem seufzenden Plaustrum wird das Wildpret gefahren, während die Hunde von Blut roth getünchte Schnauzen haben.“ Man sagte aber nie die seufzende Arcera, sondern Plaustrum, denn die Arcera war vierrädrig und hatte gespeichte Räder, die öfters geschmiert wurden und defsbalb kein Knarren verursachten. Das Plaustrum war eigentlich ganz zur Landwirthschaft bestimmt; da man aber nicht zu jedem Bedürfnifs einen besondern Wagen halten konnte, und doch den Sand und den Mörtel, die Bohnen, Rüben und andere kleine Sachen vom Felde nicht auf durchsichtigen Leitern oder offenen Plaustren wegbringen konnte, so hatte man verschiedene Aufsätze, welche man auf das Bret befestigte, wie die beygehenden Zeichnungen auf Tab. VII. VIII. und XIV. zeigen, und die dem Gebrauche angemessen waren; defswegen wurden

aber diese zweyrädrigen Plaustra, obgleich von verschiedenen Formen, dennoch immer mit ihrem Namen genannt.

Tab. VII. Fig. 1. stellt einen Dungkarren vor; die Zeichnung ist nach *Luc. Petus* von einem *römischen* Basrelief genommen. Zuweilen wurde der Dung nur geradezu auf das obere flache Bret des Plaustrum geworfen; gewöhnlich aber hielt man zu diesem Gebrauch einen grofsen runden oder viereckigen Korb oder Zaine, welche man auf das Plaustrum stellte, und dann hiefs dieses Fuhrwerk Sirpea stercorea oder auch Plaustrum Stercoris; zuweilen gebrauchten Einige den unrichtigen Namen Carpentum Stercoris, weil der Kasten des Carpentum viereckig war, und man auch dergleichen viereckige Mistkörbe hatte, wovon ein jeder ein Fuder Dung hielt, welches Mafs richtiger war, als bey den runden Körben. Nach *Columellas* Berechnung waren auf ein Jauchert von 240 Schuh Länge und 120 Breite oder auf 28,800 Quadrat-Schuh Feldes, 24 dergleichen Fuder Mist hinreichend. *Pollux* nennt einen solchen Korb Morgon. Dergleichen viereckige Sirpea Vid. Tab. XIV. Fig. 9.

Der Korb war nicht von Weiden, sondern von anderm Reisig grob geflochten, oder auch von zähem Schilfe, Binsen, Röhrchen und dergleichen gemacht und konnte nicht anders, als auf einem Plaustrum gebraucht werden, worauf man ihn mit Stricken festband, oder zwischen vier sogenannten Kipfen befestigte *).

Auf der Tab. XIV. Fig. 2. findet man die nämliche Sirpea wieder, auf einem Plaustrum stehend vorgestellt; das Bild ist allegorisch und stellt einen mit Trauben beladenen Wagen vor, mit zwey Böcken bespannt; ein Knabe scheint den Traubenkorb zu halten, und die beyden Böcke anzutreiben; die Scheibenräder sind durchlöchert, um in den Weinbergen den Sperrhebel durchschieben zu können. Dieses Bild befindet sich in einem Bacchuszug (auf einer goldenen Patera) vorgestellt in dem Antiken Kabinet der *Pariser* Bibliothek. S. ebenda. Fig. 7. 8.

Cato de Re rust. sagt im 10ten Capitel: „zum Miststande braucht man drey Sirpea stercorea," und im folgenden Cap.: „Zu einem Weinberge braucht man einen Mistwagen."

*) Kipfen, Kipfstöcke vid. Tab. XV. Fig. 2. 3. AA.

Anstatt des Korbes hatte man auch einen viereckigen Behälter oder Kasten, wovon das Gestell von Holz und mit ungegerbter Ochsenhaut überspannt war; diesen Kasten hiefs man Plexemus, *griechisch* (Teuchobojos); man bediente sich seiner auch, um Sand, Grund, Gartengemüse und Hülsenfrüchte darauf zu fahren; daher seine Form je nach der mancherley Bestimmung verschieden war. Da also diese Kästen auch zum Dung und Aehnlichem gebraucht wurden, so setzte sich Niemand so leicht hinein, aufser etwa Bauern und Taglöhner.

Sirpea oder Scirpea nennt man auch eine Matte von Binsen, und Sirpiculum hiefs ein Blumenkörbchen, wie Col. Lib. X. „Jetzt besinge ich das Blumenkörbchen (Sirpiculum) voll röthlicher Hyazinthen.“ *Julius Caesar* in Bell. *Hisp.* nennt die grofsen Körbe von Weiden geflochten und mit Steinen gefüllt, die man in Kriegszeiten in die Flüsse versenkte, um sie unschiffbar zu machen, nicht Sirpea, sondern Corbes; und *Plautus* spricht von Binsenflössen und nennt ein solches Ratis Scirpea. Bey den festlichen Zügen, die zu *Eleusis* gefeyert wurden, sah man auch eine Hamaxa oder grofses Plaustrum, worauf ein schön geflochtener Korb oder Sirpea stand, der mit Büscheln aller Arten Getreide, Weitzenähren, Feldfrüchten, weifser Schafwolle und vielerley andern Erzeugnissen der Landökonomie zierlich ausgeschmückt war, und der Göttin *Ceres* zu Ehren von vier weifsen Stieren und auch zuweilen von Pferden gezogen wurde, wie *Herodot* erzählt; das Bild Fig. 9. Tab. XIV., welches von einem Fragment von *Terra* cotta genommen, das in der Wand des Kreuzganges im Hospitale del san Spirito zu *Rom* eingemauert ist, scheint eines dieser festlichen Plaustren mit Korb (Sirpea) zu seyn; zu bemerken, dafs der Kasten nicht rund geflochten, sondern viereckig ist. Die Figur steht aufrecht auf der Deichsel.

Tab. VII. Fig. 2. zeigt ein Plaustrum mit einem runden Kasten oder auch nur mit einer Butte, die mit allerley Feldfrüchten gefüllt ist; zwey Ochsen ziehen den Wagen, die Deichsel und das Joch ist flach und nicht zugerundet. Dieses Bild ist von den schönen alten Fresco Gemälden abgenommen, die sich noch in den Bädern des *Titus* in *Rom* vorfinden. Obwohl die Enden der Achse an vielen Plaustren rund gezeichnet sind, so ist diefs kein Versehen des Zeichners, sondern an manchen dergleichen Wägen drehten sich die Räder wirklich um die Achse; an denen aber, wo die Achsen mit den Rädern fest stacken, war das hervorragende Ende der Achse nur zum Scheine rund zugearbeitet.

Egypt

Fig. 1.

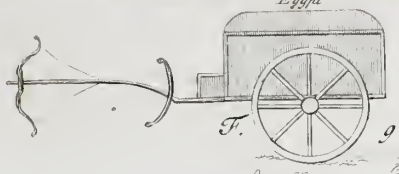


Fig. 9

Massy.

Fig. 10

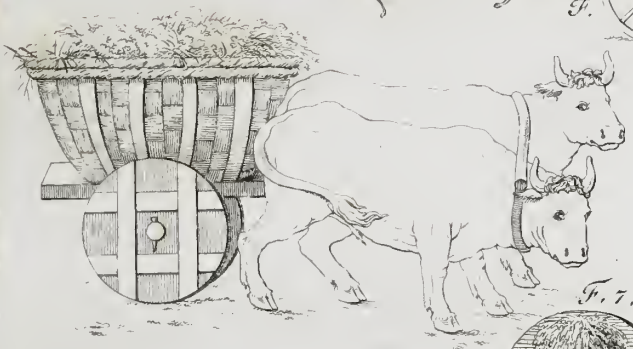


Fig. 7.

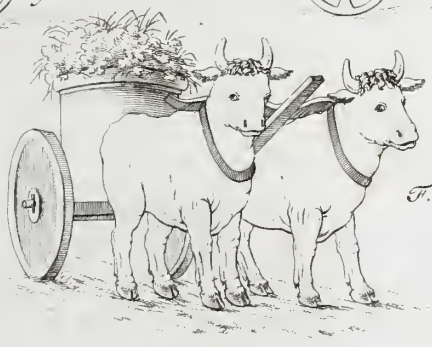
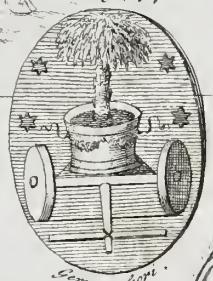


Fig. 2.



Gemma Gori.

Fig. 3.

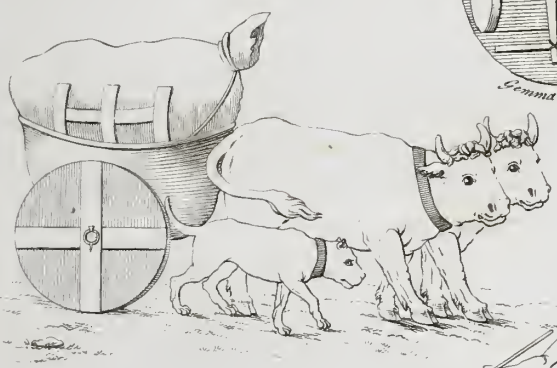
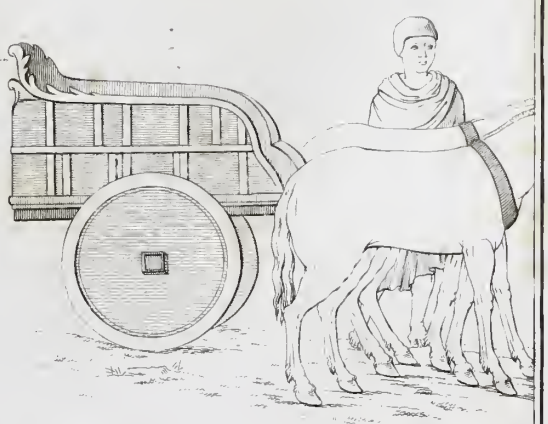


Fig. 4.

Fig. 8.

Fig. 6.

Fig. 5



A. C. Günrot del.

C. Van de Velde Sculp.

Die eigentliche Bestimmung des Plaustrum war, wie auch gegenwärtige Figur zeigt, Früchte und Getreide einzuführen; daher sagt *Virgil*, Georg. II.: „Du siehst von keinem Getreidfelde mehr die Plaustra mit trägen Ochsen nach Hause fahren.“ Eben defswegen sagt auch *Pollux* Lib. X. Cap. 29., dafs die Pflüge und die dazu gehörigen Theile, und die Hamaxae oder die Plaustra die vornehmsten Stücke des Ackergeräthes ausmachen; und *Varro* ermahnet den Landmann, seine Plaustra und anderes Feldgeräthe gegen Regen und Wetter zu verwahren. *Virgil* sagt in Georgic. 1.: „Auch zu *Rom* wurden die *Heiligthümer* der *Ceres* im Plaustro gefahren,“ also nicht in einem Carpento oder Pilento, sondern in dem Wagen, welcher der *Ceres* besonders geheiligt war.

Auch das Heu wurde in den ältesten Zeiten von den Wiesen auf solchen Wägen geholt; dieses waren die flachen Plaustra ohne Korb; man lud desselben so viel darauf, als nur halten konnte, daher sagte schon der Prophet *Amos*, Cap. II. v. 13.: „Siehe, ich will es unter euch ächzen machen, wie der schwer beladene Heuwagen ächzet.“ Sicut stridet Plaustrum onustum foeno.“

Wenn die Bauern Wein verführen wollten, oder Baumöl, so wurde es in Schläuche gefüllt, die von Fellen zusammen genähet waren; besonders bediente man sich hiezu der Geifsfelle, wovon man die Haare einwärts kehrte, dergleichen man noch in den südlichen Ländern in Menge antrifft. Die *Römer* hatten aber auch Weinfässer, wie man auf den nachfolgenden Blättern sehen kann, und besonders auf dem Plaustrum majus Tab. XII. Fig. I., welches Fafs ganz von der Art ist, wie noch die heutigen *italiänischen* Weinfäfser. Damit aber der Schlauch oder das Fafs fest und sicher auf dem Wagen liegen konnte, so fügten sie hohlgewölbte Kufen, oder auch nur zwey Strohwülste darunter, welche das Gefäfs umschlossen.

Tab. VII. Fig. 3., ebenfalls von einem Basrelief aus *Luc. Petus*, stellt einen solchen Weinwagen vor; der Schlauch liegt in einem länglich runden Gefäfs, vielleicht defswegen, dafs, wenn je der Schlauch ausrinne, der Wein nicht verloren gienge; auf beiden Seiten des Schlauches sind noch hölzerne kleine Wagenleitern eingeschoben, damit er in schlechten Wägen nicht herabgeworfen würde. Auch hier läuft ein Hund neben den Ochsen her, welcher bey den Ochsenfuhren unentbehrlich war. Fig. 4. ist ebenfalls ein Weinplaustrum von einer *römischen* Lampe nach den schönen Zeichnungen des *St. Bartholi* abgenommen; auf dem Original scheint der Künstler die Perspective

nicht recht ausgedrückt zu haben; der obere Kasten ist verzeichnet, aber man erkennt jedoch hinlänglich, dafs der Schlauch in einem gewölbten Behälter liegt, der auswendig mit Rippen verstärkt auf der Tafel des Plaustrum befestigt ist. Auch mufs bemerkt werden, wie der Fuhrmann auf der Deichsel sitzt, welches die Römer sedere ante temonem, das Sitzen vor der Deichsel, oder sedere temone primo, das Sitzen auf der ersten Deichsel, nannten, wovon öfters in alten Schriftstellern gesprochen wird. Von diesen Fuhrwerken erzählet *Hyginus* in der 130. Fabel: „Der Vater *Liber* (Bacchus) kam zum *Icarius* und der *Erigone* als Gast, gab ihnen einen Schlauch voll Wein, und befahl ihnen, sie möchten ihn weiter in der Welt bekannt machen. *Icarius* belud damit ein Plaustrum und kam mit seiner Tochter *Erigone* und seinem Hunde *Mera* in das *Athenische* Gebiet zu den Schäfern.“ *Ausonius* in Epist. XI: „Wenn ich auf das zweyspännige Plaustrum (bijugum Plaustrum) Wein laden werde, um damit bey erster Gelegenheit nach *Santonicum* (Saintonge) zu fahren.“ Fig. 5 ist von einer *Hetrurischen* Urne aus *Hamilton* entlehnet: es ist ein offenes Plaustrum mit Maulthieren oder Eseln bespannt; denn man spannte auch Esel daran, besonders in Weingebirgen. (*Cato* in Re rust. nennt, Asinos plostrarios duos, zwey Plaustrum-Esel.) Der Fuhrmann sitzt vorne auf einem Bündel oder Sack, und läfst die Füfse neben der Deichsel herabhängen, wie der an Fig. 4. Auch scheint er eine der Larven von Korkholz über dem Gesichte zu tragen, wie man auf einer Menge *Hetrurischer* Vasen-Gemälde bemerken kann; s. hierüber *Virgil* Georg. II. v. 387. „Oraque corticibus sumunt horrenda cavatis.“

Die Räder verdienen wegen ihrer sonderbaren Bauart bemerkt zu werden: sie sind weder gespeicht, noch scheibenartig, wie die Tympanen, sondern bestehen aus einem gebogenen Felgkreis im Ganzen oder aus zwey Stücken, welcher mit drey flachen Querleisten unterstützet ist. Dergleichen gefügte Räder trifft man mehrere auf *Hetrurischen* Urnen-Gemälden an; die Bauart ist nicht viel von der schon erwähnten Tab. VI. Fig. 2 verschieden. Auf dergleichen kleinen Plaustren fuhren die Bauern mit ihrem überflüssigen Vorrath auf den Markt in die Stadt, um sich etwas Geld zu machen, und allerhand einzukaufen, was sie in ihrer Haushaltung brauchten.

Der Wagen, worauf *Gordius* fuhr, (dessen Jochband so sonderbar verknüpft war) als er von den *Talmissensern* zum König ernannt wurde, nennt *Curtius* und viele andere Schriftsteller, Amaxa, oder Plaustrum. Es ist schon öfters erwähnt worden, dafs nicht allein geringe Leute oder Sclaven auf Plaustris fuhren, sondern es bedienten sich derselben auch Bürgersleute zum Ausfahren;

aber diese saſsen jedoch in keinem sogenannten Teuchobojon. Ich glaube, die wahre Abbildung eines solchen in den *Herculanischen* Gemälden gefunden zu haben. Fig. 6 stellt ein solches Plaustrum gestatorium (nicht onerarium) vor.

Dieses Fuhrwerk hat keine unangenehme Form und man erkennt beym ersten Anblick, ungeachtet der Tympan-Räder, die es zu einem Plaustrum machen, daſs es bestimmt war, Leute zu tragen; der Kasten ist lang genug für drey zweysitzige Bänkchen, oder zu sechs Personen; die Seiten, die den Kasten bilden, sind mit hölzernen Sprossen zusammengefügt, — durchsichtig wie eine Leiter, weſswegen es auch bey den *Römern* Carrus clabularis hieſs, weil es mit Stäbchen umschlossen war. Deſsungeachtet wurde öfters der inwendige Theil mit Leder zugenagelt, oder ein Korb von geflochtenen Weiden eingeschoben, der den ganzen Raum ausfüllte, und den Koth abhielt. Der obere Bogen ist hinten etwas erhaben, und einer Rücklehne ähnlich, und überdieſs mit einigem Laubwerke ausgeschnitzt. Diese Kästen wurden auf das Plaustrum befestiget und zum Abnehmen eingerichtet. Wenn aber dieser Kasten nicht zum Abnehmen bestimmt war, und man die obere Tafel des Plaustrum nicht bloſs sehen konnte, auch anstatt der Tympanen gespeichte Räder daran staken: dann war dieses nämliche Fuhrwerk kein Plaustrum mehr, sondern bekam einen andern Namen, je nachdem es länger oder leichter war, wie ich an seinem Orte beweisen werde. Dieses Mauer-Gemälde, oder das Original dieser Zeichnung, welches sich im *Herculanum* befindet, ist auſser den Köpfen der zwey Zugthiere noch ganz frisch und gut erhalten, obgleich diese Stadt seit 1800 Jahren unter dem Schutte lag, womit sie durch einen Ausbruch des *Vesuv* bedeckt wurde. Die Räder sind wahre Tympanen-Räder, und die Achse recht deutlich, viereckig eingesetzt; diese läuft also unter dem Kasten in den zwey Arbusculis oder Backenstücken und dreht sich mit den Rädern herum.

Die Bespannung ist an diesem Wagen, wie an den vorigen, sehr nachlässig bezeichnet. Der Fuhrmann, der bey den Pferden steht, scheint auf die Fahrenden zu warten, und nebenher zu gehen, weil er baarfuſs ist; denn gewöhnlich zog der Maulesltreiber oder Mulio der Hitze oder auch anderer Ursachen wegen die Schuhe aus, wenn er nebenher gieng, wie man aus *Seneca* Ep. 87 sieht, wo er sagt: „Der Maulesltreiber ist unbeschuhet, aber nicht der Hitze wegen.“ Wenn sie unterwegs müde wurden, so setzten sie sich nur auf die Deichsel, wie schon oben gesagt worden. *Virgil Aeneid.* XII. sagt: „Er wirft den *Metiscus*, (Fuhrmann des *Turnus*,) mitten zwischen die Zügel, und läſst den von der Deichsel gefallenen weit hinter sich.“ Unter dem obigen Ausdrucke versteht man den dicken hintern Theil der Deichsel, oder den

vordern Theil vom Plaustrum, worin die Deichsel stak; war aber ein Kasten auf dem Wagengestelle, an welchem der Kutscher oder Führer sein Sitzchen hatte, so nannte man dieses prima Sella. Der Fuhrmann safs oder ritt niemals auf der Deichsel selbst, wie es viele Gelehrte zu buchstäblich übersetzt haben. Man kann in dieser Sammlung noch mehrere überzeugende Beweise finden, die meine Meinung unterstützen.

Ein solches Plaustrum war es vermuthlich, auf dem der *Lucius Albinus* mit seiner Frau und Kindern aus *Rom* entfloh, als die *Gallier* diese Stadt in Besitz genommen hatten. *Livius* erzählt Lib. V. Cap. 40: Als nämlich die *Gallier* schon im Besitze von *Rom* waren, und die *Vestalinnen* die Heiligthümer theils versteckt, theils unter sich vertheilt hatten, flohen sie über die hölzerne Brücke nach *Janiculum;* hier begegnete ihnen auf der Anhöhe *Luc. Albinus*, ein gemeiner römischer Bürger, der seine Frau und Kinder auf einem Plaustrum fuhr, weil Alles, was nicht mitstreiten konnte, aus der Stadt zog. Dieser wufste jedoch einen Unterschied zwischen heiligen und menschlichen Dingen zu machen, und hielt es für unfromm, dafs man ihn und die Seinigen in einem Wagen fahren sähe (in Vehiculo), während die öffentlichen Priester und Priesterinnen zu Fufse gehen, und die Heiligthümer getragen werden sollten; er befahl also seiner Frau und Kindern abzusteigen, liefs die Jungfrauen mit den Heiligthümern *in* das Plaustrum sitzen, und fuhr die Priesterinnen nach *Cäre*, wo sie sich hinbegeben mufsten. Hier sagt *Livius* deutlich in das Plaustrum und nicht darauf sitzen; auch sieht man, dafs mehrere Sitze darauf waren, weil er und seine Frau und Kinder darauf Platz hatten, und noch Raum übrig blieb; weil die Vestalinnen auch noch die Heiligthümer zu sich in den Wagen nahmen. Es heifst ferner, er fuhr sie weiter nach *Cäre;* also gieng er gewifs zu Fufse nebenher, denn es kam ihm nicht zu, neben den heiligen Jungfrauen auf den Wagen zu sitzen; auch würde ein so frommer Mann niemals einen Platz eingenommen haben, auf welchem eine Vestalinn hätte bequemer sitzen können. *Plutarch*, der das Nämliche erzählt, benennt das Plaustrum, wie gewöhnlich, Hamaxa. Auch nennt es *Livius* hier ein Vehiculum, welches zu jeder Art Wägen kann angewandt werden, weil es überhaupt ein Fahrwerk heifst, von welcher Gestalt es auch seyn mag.

Herodot sagt Lib. I. Cap. 31: „Wenn das Fest der *Juno* bey den *Archivern* war, so mufsten sich die Priesterinnen auf einem Plaustro (Hamaxa) dahin begeben;“ und §. 31 erzählt er, dafs *Cydippa*, Priesterinn der *Juno*, sich eilends zu einem Fest in den Tempel dieser Göttin auf einem Plaustrum mit zwey Ochsen bespannt, begeben mufste; da aber die, ihren Söhnen gehörigen, Ochsen nicht in der bestimmten Zeit vom Felde zurückkommen

konnten, so legten ihre zwey Söhne das Joch auf ihre Schultern und zogen selbst die Mutter, auf dem Wagen sitzend, nach dem Tempel 45 Stadien weit, (das Stadium zu 600 Schuhe, oder 125 geometrischen Schritte); nachher sah man die Bildsäulen dieses *Kleobis* und *Biton* in dem Tempel des *Apollo* zu *Argos*, wie sie ihre Mutter in dem Wagen zogen. Tab. XIV. Fig. 1 von einem sehr schönen marmornen Bruchstücke, wovon *Beger* in seinem Spicilegium Antiquitatis eine Zeichnung liefert, scheint nach der Meinung dieses Gelehrten den Wagen der Priesterin *Cydippa* vorzustellen, worauf sie gewöhnlich in den Tempel der *Juno* fuhr, von ihren zwey Söhnen begleitet, welche die Ochsen leiteten, und da hier *Cydippa* auf dem Wagen stehend abgebildet ist, so könnte man daraus vermuthen, dafs diese Priesterin nicht sitzend nach dem Tempel fahren durfte. Auch die *Athenerinnen* fuhren auf Hamaxen oder Plaustren zu dem geheimen Gottesdienst in Eleusis.

Anders war aber das Plaustrum, dessen Kasten ringsum mit Rindshaut sammt den Haaren, oder mit ungegerbten Ochsenhäuten überspannt war und daher, wie schon gesagt, Teuchobojon genannt wurde: in einem solchen hat ohne Zweifel *Lucius Furius* die Vestalinnen aufs Capitol gefahren, weil *Valer. Maximus* davon sagt, Lib. I: „Dieses ländliche und garstige Plaustrum (sordidum), das gerade die rechte Weite hatte, erhielt hiedurch gleichen Ruhm mit dem prächtigen Triumphwagen, oder übertraf ihn wohl gar.“

Der Wagen, worauf *Darius* gebracht worden, als ihn seine Leute verrätherischer Weise gefangen nahmen, scheint mir ein solches Teuchobojon auf einem Plaustrum gewesen zu seyn: *Curtius* schreibt hievon Lib. V. Cap. 12: „Der König, als ein Gefangener seiner Sclaven, wird auf einem schmutzigen Wagen, der überall mit Fellen überzogen war, gesetzt.“ Andere Schriftsteller sagen, er wäre auf einer ringsum bedeckten Harmamaxa gesessen, oder wie *Justinus* sagt, Lib. XI. v. 15: „Und *Alexander* erfuhr hier, dafs *Darius* in der Nacht in einem verschlossenen Wagen, clauso Vehiculo fortgebracht ward *).

Allein ich bin versichert, dafs *Curtius* eine Harmamaxa niemals einen schmutzigen Wagen geheifsen haben würde, da dieses sehr bequeme und saubere, ja öfters sehr prächtige Frauenzimmerwägen waren; überdiefs wurden

*) Mehreres hierüber findet man in *Diodor* Sic. XVII. *Arrian.* III. *Plutarch* in *Alexander*, *Orosius* III. u. a. m.

sie niemals mit Fellen, wohl aber mit feinen Zeugen, Leinen, reichen Stoffen und prächtigen Tapeten überhängt. Daher scheint mir, dafs das Plaustrum, welches *Curtius* beschreibt, in jedem Betrachte besser zu diesem Zweck gedient habe, als die reiche Harmamaxa, und wenn es denn auch wirklich mit Fellen bedeckt war, damit man ihn nicht sehen sollte, so konnte man auch einige Felle auf ihn geworfen haben, die er vielleicht zuweilen auf die Seite geschoben hat, wenn er sich unbemerkt glaubte. Dieses Plaustrum mufste aber vierrädrig gewesen seyn, sonst konnte sich *Darius* nicht darein legen, denn es war kein Sitz darin, worauf er sitzen konnte.

Das nachfolgende Plaustrum gehörte ohne Zweifel ebenfalls in die Klasse der vierrädrigen, oder Plaustra majora, wegen der Menge Leute, die man darauf zusammenstopfte, und die sich gewifs nicht ganz ruhig verhielten. Es sagt nämlich *Val. Max.* Lib. II: „Dafs man die Flötenspieler, welche nach *Tibur* ausgewandert waren, und nicht mehr nach *Rom* zurückkehren wollten, als sie vom Weine und vom Schlafe trunken waren, auf Plaustris nach der Stadt zurückfahren liefs.“ Diese Plaustra, worauf man die betrunkenen Spielleute lud, konnten keine mit der flachen Tafel seyn, sondern mit einem solchen Verschlage mit Fellen überspannt. *Plutarch* in den quaestion. *Rom.* erzählt dieses bestimmter und sagt: „Er überredete die Flötenspieler, dafs sie die Plaustra, die rings herum mit Fellen überspannt waren, bestiegen.“ Hier ist aber blofs von dem untern Verschlage oder dem viereckigen Kasten die Rede, keinesweges aber von einer Himmeldecke von Ochsenfellen. Man weifs wohl aus der Geschichte, dafs die *Scythen* und andere *nomadische* Völker eine Art bedeckter Plaustra hatten, die auf allen Seiten und auch von oben herab mit Ochsenhäuten und andern Fellen bedeckt waren; allein die *Römer* ahmten diesen *Scytischen* Gebrauch nicht nach, von dem ich nachher besonders reden werde.

Diese obigen vierrädrigen Plaustra dienten auch in ältern Zeiten als eine Schaubühne, ehe die Theater mit Scenen erfunden waren; diefs sagt *Horaz* in Art. poet. v. 275: „*Thespis* soll die Tragoedie erfunden (diese bisher unbekannt gewesene Dichtungsart) und die Gedichte auf Plaustris herumgefahren haben;“ denn diesem *Thespis* (ein *Athener*, und der erste der tragischen Dichter) war diese Art schon von den frühern Dichtern und seinen Zeitgenossen bekannt, welche mit dergleichen Wägen auf dem Lande, in Städten und Dörfern herumfuhren, und in einem Plaustro sitzend ihre Gedichte ablasen; *Thespis* aber, der seine Tragödien vom Wagen herabsagte, stand vielleicht nicht allein auf dieser Bühne, sondern vertheilte die Rollen unter Meh-

rere, welches wohl auf der freyen Platte eines Plaustrum zur Noth hingehen konnte, da man von nichts Besserm wufste; aber eine Tragödie im Korbe zu spielen, wäre nicht sehr vortheilhaft für den Tragiker gewesen.

Die *Griechen* hatten aufser den mancherley Kampfspielen auch Wettspiele, worin man sich mehr mit ausgezeichneten Talenten und den Produkten des Geistes, als mit körperlichen Kräften bestritt; wie z. B. in der Beredsamkeit, im Gesang, im Tanze, in der Tonkunst, in der Dichtkunst, und so weiter. Die Dichter thaten sich besonders an den *Bacchus*festen etwas zu Gute, wo ohnedem schon Jedermann zur Freude und zum Scherz gestimmt war; sie pflegten alsdann auf Plaustris herumzufahren und lustige oder witzige Einfälle von denselben herabzusagen. Wahrscheinlich stammt auch unser Sprüchwort „ein Gedicht aus dem Steigreife" von einer ähnlichen alten *deutschen* Sitte her? *Suidas* sagt: Zu *Athen* war ein Fest, welches Lenaea genannt wurde, wo die Dichter mit einander in selbst verfertigten Gedichten wetteiferten, besonders um Lachen zu erregen; daher *Demosthenes* diese Art Gedichte Exhamaxes nennt, denn sie pflegten in den Hamaxen oder Plaustris zu sitzen, wenn sie dieselben hersagten. *Dio. Halic.* Antiquitt. VII. Cap. 70 sagt: „Schon vor Alters war es bey den Triumphen gewöhnlich, dafs die Begleiter Spottverse auf die berühmtesten Männer, selbst auf die Feldherren absangen; so wie es zu *Athen* erlaubt war, dafs die, welche auf Bauernwägen (Hamaxa, Plaustra) den Pompzug begleiteten, die Vorübergehenden mit Spottworten necken konnten; nun aber Schnell-Gedichte (Stegreifs-Verse) Auto Schedia Poemata) absingen." Vielleicht haben die Dichter, um sich und Anderen mehr Spafs zu machen, in ihren Versen die Sprache und die groben Ausdrücke der Bauern nachgeahmt, um so ungehindert manche derbe Rüge gegen allgemeine Mifsbräuche oder beifsenden Spott gegen einzelne Personen mit einfliefsen zu lassen; denn wenn der Bauer berauscht ist, läfst er seiner Zunge freyen Lauf, und hört es auch gerne, wenn Andere defsgleichen thun. Wenn man daher einem unverschämten Schwätzer seine Schimpfreden zurückweisen wollte, so sagte man ihm: „Du sprichst aus dem Plaustrum." Auch die Aerzte der geringeren Klasse pflegten ihre Arzneyen auf einem Plaustrum herumzufahren und auszubieten; die *Griechen* nannten einen solchen Hiatros Epidiphrios, einen Arzt auf Wägen. Diese Aerzte hatten schon den Brauch einen Spafsmacher oder Possenreifser (Sannio) neben sich auf den Wagen zu stellen, wie unsere Marktschreyer gewöhnlich einen Harlekin zum Begleiter haben, der den Pöbel um das Gerüste versammelt; auch führten sie öfters Puppenspieler mit, welche mit ihren Drathpuppen das Volk zu ihrem Plaustrum lockten und die Gaffenden mit ihren Politionellen

und Marionetten (Morionetten) belustigten. Davon schreibt *Aristides* in Puteo *Aesculapii*: „So wie die Diener der Aerzte (Marktschreyer) und Gaukler geübt sind, ihren Herren an Hand zu gehen und hülfreich die Zuschauer in Erstaunen zu setzen.“ Bey *Xenophon* im Gastmal (Symposium) wird ein Marionetten-Puppner gefragt: „worauf er denn so stolz sey?“ Auf die einfältigen Menschen, die, meine Drathpuppen (Neurospasta) anschauend, mich ernähren, antwortete er. „Von dergleichen Drathpuppen spricht auch Horat. Lib. 2. Serm. Sat. 7.“

„Tu mihi qui imperitas, aliis servis, miser, atque duceris, ut nervis alienis mobile lignum.“

Schon auf den *egyptischen* Mauergemälden und in Stein gehauenen Bildereyen erblickt man öfters solche Drathpuppner, wie der auf Tab. VII. Fig. 8, den ich aus dem grofsen franz. Prachtwerke über *Egypten* entlehnet, und der Seltenheit wegen als hierher passend mittheile.

Capitel XIII.

Von den Dreschwägen.

Man bediente sich auch der Plaustren im Kriege, um Fütterung, Feldgeräthe, Waffen, Schiffbrücken, Todte und Allerley fortzuschaffen, wie Tab. VIII. anzeiget. Ebenda. Fig. 1, welche sich auf der Säule des *Trajan* befindet, ist von einer ganz sonderbaren Gestalt; die Räder sind auf der Säule durch Figuren fast zur Hälfte versteckt, da man aber auf der herausstehenden Hälfte sehr deutlich sieben Speichen zählen kann, so ist nicht zu zweifeln, dafs die andere Hälfte eben so viel haben mufste, also in Allem vierzehn Speichen. Einige, die diese Säule beschrieben haben, sehen diesen Wagen als ein Fuhrwerk an, worauf man Heu, Stroh, und allerley Futter oder auch Getreide in das Lager herbeyschaffte, also für einen Heuwagen, und dieses ist auch wahrscheinlich, obgleich in den meisten Beschreibungen dieser Säule von diesem Fuhrwerke keine Erklärung gegeben wird, entweder, weil den Auslegern der Gegenstand nicht deutlich schien, oder weil sie nicht wufsten, was sie daraus machen sollten, doch scheinen mir zum gewöhnlichen Gebrauche die hölzernen Kufen unter der Achse zu nahe am Boden hinzustreifen. Denn ein beladener Heuwagen, der ohnedies hohe Räder hat, schneidet leicht ein, besonders wo er von der Strafse ab über lockere Felder und Wiesen fahren mufs, und da würde dieser bald auf dem Boden festsitzen; ich vermuthe daher, dafs dieses vielleicht auch ein Dreschwagen seyn könnte, indem die Alten ihr Getreide mit Wagenrädern, mit besondern Dreschwägen, mit Dreschschleifen, mit Ochsen, mit Pferden und mit Maulthieren auskörnen liefsen, besonders wo es ins Grofse gieng. Der arme Bauer, der wenig zu dreschen hatte, brauchte keinen Dreschwagen dazu, sondern drosch es mit der Drischel oder mit dünnen Stecken, wie bey *Longos*,

im *Daphnis:* „Er findet den *Dryas* mit *Nape* Weitzen dreschen.“ Da aber die Geschichte viele Beyspiele zeigt, dafs die Heere auf fremdem Boden die reife Aernte einzogen, dafs sie ihre Handmühlen mitführten, und man sogar auf vielen Monumenten die Krieger mit Sicheln vorgestellt sieht, wie sie die Aehren abschneiden, so wäre eben so wenig befremdend, auch einen Dreschwagen im Lager zu sehen; ob er nun beständig dem Heere folgte, oder von einem benachbarten Bauernhofe dahin geholt wurde; genug, dafs dieses Werkzeug in jenen Zeiten unentbehrlich und allgemein war.

Man bediente sich dazu allerley Maschinen: einige schleppten nur breite Breter-Tafeln, welche unten mit eisernen Kopfnägeln beschlagen waren, über die ausgebreiteten Früchte hin; an andern war gar kein Eisen, sondern die dicken Bolen wurden auf der untern Seite mit scharfen Steinen rauh gepicket, damit sie nicht über die Halmen hinweggleiteten, s. *Herodot* Lib. II. Oft bediente man sich auch einer Trahea oder Schleife, welche unten mit rauhen Bretern beschlagen war, worauf man das nöthige Gewicht, Steine, legte und den darauf stehenden Fuhrmann auf dem Getreide herumfahren liefs, um die Körner aus den Aehren zu treiben; oder sie hatten eigends dazu verfertigte Bolen, deren unterer Boden mit Hohlkehlen eingekerbt war, welche man *punisches* plostellum nannte; (ex assibus dentatis cum orbiculis, quod vocant plostellum poenicum.) S. hierüber Mehreres bey *Varro* R. R. L. I. C. 52 de tritura etc. (Tab. VIII. Fig. 8.), und wieder bey andern sah man eingekerbte Walzen, welche durch Zugthiere über das Getreide hingerollt wurden; wie bey *Columella* ausführlich in Lib. II. Cap. 21 zu lesen ist.

Alle jene wagenartige Dreschwerkzeuge hiefs man Tribula oder Tribulum, wie bey *Cäs.* und *Virgil.* Georgic. I. v. 164. *Cato* de Re rust. 135. nennt sie Trebla. Tribulus heifst eine Art Gewächses, welches ringsum mit Stacheln bedeckt ist, als wie die Stachelnufs, die Distel u. s. w.; sollte also die Tribula zum Dreschen etwas Aehnliches mit dem Tribulus gehabt haben, etwa wie eine Ege oder eine Hechel? *Jesajas*, der Prophet, nennt den Dreschwagen Plaustrum triturans. Es scheint, dafs man sich der breiten Tympan-Räder vorzüglich bediente, an welchen die Sohle der Felgen nicht mit Schienen beschlagen, sondern von hartem Holze und ringsum scharf eingekerbt war, wie an der Felge Fig. 7 zu sehen ist, die ich der Deutlichkeit wegen über den Wagen Fig. 1 gezeichnet habe, aber nicht dazu gehört. Eben so war auch der Boden des Kastens beschlagen, welcher vielleicht wie in einer Schaukel hieng, so dafs er nachgeben konnte, wo das Getreide zu dicht lag, damit das

Korn nicht zerquetschet wurde. Die Bauern hatten bedeckte Tennen bey ihren Höfen, oder sie machten sich Tennen im freyen Felde, worauf sie die Aehren im Kreise herum ausbreiteten und die Rinder und Zugthiere solche auskörnen und austreten mufsten.

Tab. I. A. Fig. 6 von einem *Alt-Egyptischen* Mauergemälde, welches sich in den königlichen Gräbern zu *Theben* befindet und in dem grofsen französ. Prachtwerke über *Egypten* aufgezeichnet ist, stellt eine solche Feldtenne vor, worauf ein *Egyptischer* Bauer vier Rinder herumtreibt; ein Knabe kehrt mit einem Besen die zerstreuten Körner zusammen.

Der giechische Dichter *Longos* sagt in *Daphnis* Cap. 22: „Während dafs *Nappe* zu Hause blieb, die Rinder umhertrieb und die Aehren mit dem Dreschwagen ausmalmte;“ und *Jesajas* Cap. 41 ruft aus: „Siehe, ich habe dich zum scharfen neuen Dreschwagen gemacht, der Zacken hat;“ eben so *Amos* der Prophet Cap. I. v. 3: „Ich will ihrer nicht schonen, darum, dafs sie Gilead mit eisernen Zacken gedroschen haben;“ und der Prophet *Micha* in Cap. IV. v. 13: „Darum mache dich auf und dresche . . denn ich will dir eiserne Hacken und eherne Klauen machen.“ Vielleicht sollen diese Zacken nur Kerben oder Einschnitte bedeuten; denn die Zacken würden weder das Weizenkorn noch das Stroh geschonet haben, da doch selbst *Jesajas* schon früher, Cap. 28. v. 28 bemerkt: „Man drischt das Korn nicht gar zu Nichte, wenn man es mit Wagenrädern und mit Pferden ausdrischet;“ also mufste man behutsam damit umgehen, je nachdem das Getreide war. Dieses bemerkt er auch v. 27, wenn er sagt: „Denn man drischt die Wicken nicht mit Egen, so läfst man auch nicht das Wagenrad über den Kümmel gehen; sondern die Wicken schlägt man aus mit einem Stabe, und den Kümmel mit einem Stecken.“ Unter dieser Ege versteht er die stachliche Tribula, die einer Ege ähnlich sah; und unter dem Stabe den Dreschflegel (Drischel); denn das Wickenkorn würde von dem schweren Rade gespalten worden seyn. Man bediente sich also nicht allein der Dreschwägen, der Maulthiere und der Pferde zum Getreide ausdreschen, sondern auch der Stiere und Rinder, die es austreten mufsten, wie dieses noch zu unsern Zeiten in vielen Gegenden üblich ist.

Homer sagt daher in Ilias XX: „Wie, wenn ein Mann ins Joch breitstirnige Stiere vereinigt, weifse Gerste zu dreschen auf rund geebneter Tenne; leicht wird zermalmet das Getreide vom Tritt der brüllenden Rinder.“ Eben das sagt die Bibel: „Man mufs dem Ochsen, der da drischt, das Maul nicht verbinden;“ denn man legte gewöhnlich den dreschenden Thieren Maulkörbe

an; auch den Sclaven, welche die Mühle drehen mufsten, band man einen Maul-Sack um, damit sie nichts von dem Korn verschluckten, wozu sie öfters durch den Hunger gezwungen wurden.

Noch bedient man sich zu unsern Zeiten in *Egypten* des Dreschwagens, welchen zwey Ochsen ziehen, wie man in *Nordens* Travels in *Egypt.* und in dem gröfsern fr. Prachtwerke lieset; der Mann, welcher die an der Maschine gespannten Ochsen leitet, kniet oder sitzt auf derselben, während ein anderer hinten nachgeht und das Stroh hinwegzieht, wovon die Körner unten liegen.

In der Description of the East von dem Bischof von *Ossory* heifst es: „Wenn die Aerndte in den Morgenländern vorüber ist, so breitet man die Garben auf einem flachen Boden auseinander und treibt einen Ochsen darüber hin, der eine Maschine zieht, die zugleich mit dem Ochsen die Körner heraustreibet; diese Dresch-Maschine ist wie eine eiserne Wagenachse, die ringsum mit scharf geschliffenen Klingen bewaffnet ist; jede derselben ist ungefähr 6 Zoll hoch, das Stroh wird dadurch zu Häcksel zerschnitten, die Körner bleiben aber unbeschädigt."

Man findet auf keinen Monumenten Vorstellungen von den mancherley Arten von Dreschwägen; und aus den Beschreibungen, die man in den alten Schriftstellern hierüber antrifft, kann man wohl ihren Gebrauch und Wirkung, nicht aber ihre Gestalt und Bauart errathen. Die mit den eingekerbten Radfelgen mögen wohl die einfachsten und nützlichsten gewesen seyn. In dem grofsen franz. Prachtwerke über *Egypten* findet man bey den Arts et Métiers eine Dresch-Schleife, die mit vielen dünnen eisernen Dreschrädchen versehen ist: in der Mitte der Schleife erhebt sich ein darauf befestigter Stuhl, auf welchem der Bauer sitzet, der die Ochsen treibet. Tab. VIII. Fig. 10 ist eine solche einfache ohne Sitz.

Die grofse schwere Ege, welche ebenfalls von Thieren über die gepflügten Aecker gezogen wurde, um die Zwecken und anderes Gewurzel aus dem Grunde zu reifsen, nannten die *Griechen* Oxina, von Oxy, Eisenzahn, *latein.* Irpex; *Columella* nennt sie Urpex: die Zacken waren gewöhnlich von Eisen. *Plinius* Lib. XVIII. v. 30 spricht sogar von Mähwägen (Vallus): „Die Art des Aerndtens ist verschieden. Auf den grofsen Gütern *Galliens* werden sehr grofse Balken, mit Zähnen am Rande, durch das Aehrenfeld auf

zwey Rädern gezogen, wobey die Zugthiere an den beyden Enden angespannt sind, so dafs die abgerissenen Aehren (in Vallum cadunt) auf den Pfahl fallen; vermuthlich war da ein leichter Verschlag, oder krippenartiges Korbgeflechte, das längs dem Pfahl oder Querbalken (der zugleich die Achse bildete und die weit getrennten Räder vereinigte) befestiget war, in welches die Körner und Aehren fielen. *Varro* nennt die Getreid-Wanne, oder Vannus, ebenfalls Vallus; hingegen *Ovid* die Zahn-Reihe eines Kammes, Vallum Pectinis.

Capitel XIV.

Von den Rüstwägen.

Tab. V. Fig. 2. von der Säule des *Marc Aurel* entlehnt, stellet ein zweyrädriges Plaustrum vor mit achtspeichigen Rädern; das obere Bret oder die Tafel ist nicht angezeigt, weil die alten Künstler es nicht so genau nahmen, wenn nur die Hauptsache angedeutet war. Das runde Gefäfs, welches mit Waffen angefüllt ist, kann nicht deutlich beschrieben werden; die Linien auf dem Steine sind nicht scharf, aber sehr verwittert, daher ziemlich unkenntlich. Mir scheint es wieder ein Korb von geflochtenen Weiden oder andern Zweigen zu seyn, jedoch keine Sirpea, sondern ein Corbis von einer andern Form und Materie; oder es war von Holzspänen und besonders dazu gerichteten flachen Sprossen oder Clabulis auch Clavolis, in der Gestalt eines Korbes zusammengefügt; vielleicht aber auch nur eine hölzerne Butte oder Zuber mit Reifen gebunden, (Lacus) dergleichen die *Römer* zur Herbstzeit viele in Vorrath halten mufsten. Da nun das flache Plaustrum, welches die Bauern im Kriege herbeyführen mufsten, nicht diese Waffen fassen konnte, so stellte der Bauer darauf, was sich vorfand, Korb, Kasten oder Zuber, und befestigte es auf das Plaustrum. Dergleichen zwey- und vierrädrige Rüstwägen, die einen grofsen Theil des Trosses, Impedimenta*) ausmachten, nannten die Griechen *Harmata* und *Hamaxa*, nicht *Harmamaxa*; diese mufsten den

*) Vid. *Frontin* Stratagem. 2. 1, 11.

J. C. Ginzrot. del.

Lips Sculp

Soldaten auf langen Märschen die schweren Waffen nachführen, wenn keine Anfälle zu befürchten waren; in Berggegenden wurden auch Packpferde und Maulesel damit beladen und in heifsen Ländern mufsten die Kamele die Waffen nachtragen. Vid. Band II. Tab. LXXXIV.

Curtius Lib. V. Cap. 11. sagt: „Der Anführer der *Griechen* befahl seinen Leuten, sie sollten die Waffen, die bisher mit dem Gepäcke fuhren, anlegen," woraus man sieht, dafs auch die *Griechen* die Gewohnheit hatten, ihre Waffen nachführen zu lassen; und *Mauritius* schreibt im 12ten Buche: „Wenn die Feinde heranziehen, so sollen die Schwerbewaffneten mit ihren Waffen ausrücken und sie nicht auf den Wägen liegen lassen." Dieses waren aber nicht immer Plaustra, die den Bauern gehörten, sondern jede Cohorte führte auch noch ihre eigenen Rüstwägen und Packpferde mit sich, nicht allein um die Waffen, sondern auch die Zelte, Kleidungsstücke, Proviant, Geldkasse und alles Nöthige immer bey sich zu haben; so wurden auch die Ballisten oder die Wurfmaschinen, womit man Pfeile, Steine und Kugeln von Metall unter die Feinde schleudern konnte, auf Plaustris nachgeführt, wovon ich an seinem Orte besonders sprechen werde. *Vegetius* sagt Lib. XI.: „bey jeder Legion waren zehen Packesel, für jede Cohorte einer." Auf Wägen wurden vorräthige Waffen nachgefahren, damit, wenn je die Feinde den Wall des Lagers angreifen wollten, man sich mit Spiefsen, Pfeilen und Steinen vertheidigen konnte.

Aus *Tacitus* Hist. Lib. I. Cap. 80. erhellt, dafs, wenn man keine Gefahr von dem Feinde zu befürchten hatte, so legten die Schwerbewaffneten ihre Waffen ab, worauf sie in einem besonderen, im Lager dazu eingerichteten Zeughause verwahret wurden; denn dieser Geschichtschreiber erzählt, dafs *Otho*, nachdem er befohlen hatte, die siebzehnte Cohorte aus der Colonia Hostiensi nach der Stadt ziehen zu lassen, dem Tribun der Leibwache *Varius Crispinus*, das Geschäft übertrug, sie zu bewaffnen. Damit dieser nun diese Befehle desto leichter in dem stillen Lager vollziehen konnte, liefs er bey einbrechender Nacht aus dem geöfneten Zeughause die Wägen der Cohorte beladen.

Nicht alle Heerführer gestatteten jedoch, dafs den Soldaten die Waffen nachgeführt wurden, wovon es mehrere Beyspiele giebt, sowohl bey den *Griechen* als bey den *Römern*. *Frontinus* Lib. IV. Cap. 1. erzählt: „als *Philippus*,

König der *Macedonier* das erste Heer aufstellte, untersagte er ihnen allen den Gebrauch der Wägen. Eben dieses that auch *Alexander*, da aufser den Hamaxen oder Plaustris, worauf die vorräthigen Waffen nachgeführt wurden, auch der Tross der Packwägen mit dem Gepäcke von der gemachten Beute so sehr zunahm, dafs sie hinderlich und gefährlich zu werden anfiengen, so liefs er alle Packwägen der Armee auf eine Ebene fahren, das Zugvieh abspannen, und die seinigen zuerst, alsdann aber alle verbrennen. Vid. *Curtius* Lib. VI. Cap. 6. und *Plutarch* im Leben *Alexanders*.

Anders waren jedoch diejenigen, worauf die unentbehrlichen Waffen und der Vorrath gefahren wurden; ein guter Feldherr liefs es hierin an Nichts mangeln, was zu einem vollkommenen Feldgeräthe nöthig war, wie man aus *Xenophons* Cyropädie Lib. VI. Cap. 2. mit Vergnügen lieset: „*Cyrus* der *Perser* empfiehlt seinen Feldherren, sie sollten nicht vergessen, sich auf den Feldzug wohl vorzusehen, warme Kleidungen anzuziehen, starkgewürzte Wurstspeisen einzupacken, weil sie den Magen wärmen; so auch Handmühlen, Feldapotheken, Stricke und Riemen, das nöthige Werkzeug für die Lanzen zu spitzen, und vorräthige Feilen, um die Waffen zu schärfen.“ *Cyrus* sagt hier, wer seine Lanze schärft, der schärft den Muth mit. Er liefs auch vorräthiges Wagnerholz, Eisen und Leder nachführen, und die Wägen von den nöthigen Handwerksleuten, Schmieden, Wagnern, Schuhmachern, Zimmerleuten und Andern mehr, mit ihren Werkzeugen begleiten; auch Krämern und Marketentern mit ihren Waaren und Vorrathskarren liefs er ihren Platz anweisen; die Packwägen und Packthiere mufsten ihre Reihen halten, und die Packknechte durften sich nicht von ihren Thieren entfernen. An jedem Wagen hieng eine Hacke und eine Sense, und an jedem Packpferde eine Axt und Sichel.“ —

Scipio, um die alte Kriegszucht wieder in sein Heer zurückzuführen, machte sogleich nach seiner Ankunft in *Spanien* ähnliche strenge Verordnungen, besonders liefs er die ungeheuere Menge von Lastwägen und Packthieren, bis auf die unentbehrlichen, hinwegschaffen. Oft sagte er scherzend: Die Maulesel bedürften in Ermanglung der eigenen, fremder Hände, um sich zu kratzen; wovon *Appian* in Hispan. §. 207. mehreres schreibet. Man sieht hieraus, dafs die Alten die Ordnung kannten; auch in der Ilias heifst es öfters: „und die Wägen standen alle in einer Reihe schön geordnet;“ und *Homer* ruft aus: „Ordnung ist gut in Allem.“ Der Karren Fig. 5,

ebenfalls mit Waffen beladen, ist von dem Triumphbogen des *Luc. Sept. Severus* entlehnet, auf welchem noch verschiedene dergleichen vorgestellt sind; es ist dieses ein wahres Plaustrum mit einem schon ofterwähnten und hier sehr deutlich gezeichneten Ploxemus oder Teuchobojon. Der viereckige Kasten ist ringsum geschlossen, so dafs Nichts herausfallen kann; die Räder sind Tympana, die Achse ist eingezapft und verkeilet; die Waffen wurden dichte zusammen eingeschoben, dafs sie sich nicht abwetzen oder verscheuren konnten.

Capitel XV.

Von den Pontons und Schiffbrücken-Wägen.

Wenn die Alten mit den Schiffen landeten, so zogen sie solche heraus auf den Grund, und fuhren sie öfters eine ziemliche Strecke weit ins Land, wo sie solche in dazu bestimmte Schupfen stellten, oder mit Matten zudeckten, nachdem es die Zeit und Gelegenheit gestattete. Man bediente sich hiezu starker Walzen, welche die Römer Phalangae nannten, worauf die Schiffe fortgeschoben wurden; wollte man aber Kähne und Schiffe dem Heere nachfolgen lassen, um mit solchen über Flüsse zu setzen, oder Schiffbrücken zu werfen, so bediente man sich auch hiezu der Plaustra, um solche weiter zu fahren. Die kleinern Kähne stellte man blos auf ein grofses Plaustrum, wie es sich vorfand, mit oder ohne Kasten; die gröfsern und längern aber wurden wie die langen Baumstämme aufgeladen, nämlich auf zweyrädrige Plaustra, wovon eines unter dem Vordertheil, und das andere unter den Hintertheil des Schiffes geschoben, und beyde mit einer Langwiede verbunden wurden.

Tab. VIII. Fig. 3. stellt ein kleines Plaustrum vor, worauf einiges Gebälke, zu Schiffbrücken gehörig, geladen ist. Dieses Bild ist von der Säule des *Mark-Aurel* entlehnet; die Rädchen sind nur vierspeichig, aber sehr niedrig und stark, die Speichen sind verhältnifsmäfsig dick und rund abgedreht; das Joch ist ganz gerade und flachrund und die Brustriemen der Maulthiere von einer flachen dichten Kette anstatt der Riemen gemacht. Ob aber dieses Gebälke zum Brückenbau bestimmt war, wie es die Ausleger dieser Säule wollen, lasse ich dahin gestellt seyn; denn die *Römer* führten allerhand Zimmerwerk und Gerüste mit, die sich auseinander legen liefsen und schnell zusammengestellt werden konnten, wie die zu ihren Kriegsmaschinen, zu den

Hütten und Thürmen, die sie aufbauten, wenn sie eine Stadt belagern, oder sich eine Zeit lang in ihrem Lager aufhalten wollten.

Man könnte jedoch auch auf dieses Fuhrwerk anwenden, was *Curtius* Lib. VIII. Cap. 10. sagt: „Weil mehrere Flüsse zu übersetzen waren, fügten sie die Schiffe so zusammen, dafs sie auseinander gelegt, und auf Plaustris gefahren werden konnten.“ Schon *Semiramis* liefs 2000 Flufsschiffe bauen, die zum Auseinanderlegen gerichtet waren, damit sie auf Kamele geladen und zu Lande fortgebracht werden konnten, wie *Diodor* Siculus Lib. II. Cap. 17. erzählet. Nach *Justin* Lib. II. Cap. 14. hatte *Xerxes* nicht blos 1200 Schiffe in Bereitschaft gesetzt, sondern auch eine Brücke über den *Hellespont* geschlagen; da er sie aber auf seinem Rückwege durch die Winterstürme zerstört fand, sah er es als ein sonderbares Glück an, auf einem elenden Schiffer-Kahne zurückeilen zu können. Tab. VIII. Fig. 6. ist nicht zweydeutig, sondern ein Plaustrum majus mit einem sogenannten Ploxemus, oder geschlossenen Kasten. Auf diesem liegt ein kleiner Kahn, deren man immer etliche mitführen mufste, wenn man einige Leute über ein Wasser setzen, oder eine Fuhrt in einem Flufse suchen wollte. Der innere Raum dieser leichten Kähne wurde benützt, um Waffen und auch anderes Gepäcke hinein zu legen. Der Kahn, welcher einen ganz zugerundeten Boden hatte, lag viel sicherer auf einem solchen Verschlag, als auf der flachen Tafel des offenen Plaustrum, und war leichter darauf zu befestigen.

Obgleich die Räder dieses Plaustrums, Tympana sind, so mufs man doch bemerken, dafs hier die Achsenspindeln rund sind und Vorstecker haben, wie es alle vierrädrigen Wägen haben müfsen, mit denen man auch umkehren will; denn es ist schon bemerkt worden, dafs, wenn sich die Räder an einem vierrädrigen Plaustrum nicht ganz frey um runde Achsenspindeln drehen, man mit einem solchen Wagen nur geradeaus fahren, aber nicht damit umwenden konnte, es seye dann, dafs man es von hinten mit Hebeln herumhob. Man brauchte auch die Wägen selbst ohne Schiffe, um Brücken damit über einen Flufs zu bauen, wie *Polyaenus* Lib. VII. von *Datames* erzählt, dafs er auf folgende Art die Wagenbrücken gemacht: „Er band je zwey und zwey Wägen zusammen, und da sie für die Tiefe des Flufses zu niedrig waren, setzte er wieder eine solche doppelte Reihe darauf; an die Räderfelgen der untern Wägen liefs er Breter befestigen, damit die Räder nicht in den Sand einsinken konnten. Als nun alle Wägen so zubereitet waren, mufsten starke Leute mit Zugviehe über den Flufs schwimmen, dann wurden die Wägen mit Seilen hinübergezogen und auf dieser Seite mufsten die Leute die Wägen nachschieben. Nun wurden

die Wägen mit Faschinen bedeckt, über diese legte man hernach Breter, und so war die Wagenbrücke fertig.

Caesar liefs in dem Kriege gegen *Pompejus* durch seine Soldaten Schiffe bauen, deren Gebrauch und grofse Leichtigkeit ihm noch aus *Britannien* bekannt war. Der Kiel und der Boden dieser Schiffe war aus dem leichtesten Holze die Seitentheile von Weiden geflochten und mit dicht genäheten Häuten überspannt; während der Nacht liefs er solche auf Wägen zwey und zwanzig römische Meilen von seinem Lager wegführen und seine Soldaten in solchen über den Flufs *Segra* setzen.

Julius Caesar in Bello civili Lib. I. Cap. 64. erzählt auch: um mit seiner Armee besser und sicherer durch den Flufs Ebro zu kommen, liefs er eine grofse Menge Zugthiere oben und unten in dem seichten Flufse aufstellen und führte die Armee dazwischen durch. Die obern hemmten die Gewalt des Stromes und die untern hielten diejenigen auf, die der Strom fortgerissen hatte.

Livius Cap. 28. beschreibt die grossen Flösse (200 Fufs lang), worauf *Hannibal* über die Rhone setzte. Besonders merkwürdig war die Bauart jener Wägen, worauf *Cleopatra* die Meerschiffe gestellt hatte, um sie über die Erdzunge, welche ungefähr 300 Stadien breit *Africa* von *Asien* trennt, an das rothe Meer führen zu lassen, wo sie sich in solchen mit allen ihren Schätzen einschiffen wollte.

Diese Wägen müssen von ungeheurer Gröfse, Breite und Stärke gewesen seyn; so klein auch immer diese Meerschiffe waren, so mufsten sie doch die vielen Schätze der *Cleopatra* und ihr grofses Gefolge aufser dem nöthigen Schiffsvolke fassen; vielleicht wurden solche auch nur auf einen Schragen, oder eine Balkenrahme gestellt und auf Walzen fortgeschoben. Als *Julius Caesar Marseille* belagerte, liefs er in *Arles* zwölf Kriegsschiffe bauen; die mittlere Gattung war etliche und 30 Schuh lang; diese konnte man also schon auf zwey Plaustris fahren, wie vorher beschrieben worden, oder man stellte sie auf Wägen oder grofse Plaustra, mit niedern Rädern, an welche das hintere Gestell mit dem vordern durch eine verlängerte Langwiede verbunden, und überdiefs durch zwey starke Tragbäume vereiniget war, wie noch dergleichen bey unsern Lastwägen üblich sind. Gedachte zwölf Schiffe wurden in 30 Tagen vollendet; die Bauart mufste also sehr flüchtig und leicht gewesen seyn. Dafs man schon die Wägen einzurichten wufste, um die gröfsten Masten und die längsten Gegen-

stände darauf verführen zu können, beweisen die ungeheuren Steinmassen und Marmorfelsen, die Säulen von Porphir und die Obelisken von Granit von erstaunlicher Länge, welche aus den entlegensten Gegenden nach *Rom* gebracht worden sind. *Marc. Antonius* liefs seinen aufserordentlich grofsen Mauerbrecher oder Aries, welcher achtzig Schuhe lang war, auf einem Wagen dem Heere nachführen, mufste ihn aber endlich wegen den übeln Strafsen zurücklassen; ein solches Wagengestell hiefs Carpentum onerarium und auch Sarracum.

Juvenal setzte im vorherigen Capitel die schweren Fuhrwägen auch in die Reihe der Plaustra. *Vegetius* Lib. III. Cap. 7 sagt: „Man hat für gut befunden, die Kähne der Armee auf *Carpentis* nachzuführen." Es ist natürlich, dafs er unter dieser Benennung nicht die Art zweyrädriger Staatswägen verstand, deren sich die *Agrippina* bediente und die man zum Unterschied Carpenta pompatica nannte, sondern hier ist blos von einem grofsen Plaustrum oder von einem gemeinen grobgezimmerten Holzgerüste oder Wagengestelle die Rede, worauf öfters auch sehr schwere Schiffe der Armee nachgeführt wurden.

Die ledernen Schiffe scheinen allgemein bekannt gewesen zu seyn; die alten *Britannier* und alle Küstenbewohner der Nordsee bedienten sich ihrer. *Herodot* Lib. I. v. 194 erzählt: „Auch die *Armenier*, welche nach *Babylon* fahren, haben dergleichen; solche sind ganz rund, und das ganze Gerippe von Weidenzweigen zusammengeflochten und mit Häuten überspannt. Sie lassen das Schiff mit dem Strome treiben und zwey Männer regieren es mit Stangen; der Boden ist hoch mit Stroh bedeckt, worauf die Ladung liegt, die meistens aus Palmwein bestehet; in jedem Schiffe stehen ein oder mehrere Esel, welche die Häute wieder von *Babylon* zurück nach *Armenien* tragen. Das Gerippe und das Stroh verkaufen sie in *Babylon*."

Es gab dergleichen Schiffe von Weiden und Leder, welche an fünftausend Talente Last trugen, oder nach unserm Gewichte 257,162 Pfunde. *Olaus Magnus*, Bischof von *Upsala*, in seiner Beschreibung der alten mitternächtlichen Länder sagt: „Die alten *Schweden* oder *Nordmänner* haben sich lederner Schiffe bedient; das Gerippe war mit dünnen Stäben vereiniget, und mit dicht zusammengenäheten Häuten überspannt." Noch bis auf diesen Tag bedienen sich die *Grönländer* solcher Schiffe, die mit Seehundsfellen überzogen sind, und deren

Gerippe von Fischbein zusammengefügt ist. Die *Chinesen* haben dergleichen leichte Schiffchen, wovon das Gestell von Bambusrohr und auswendig mit Leder überzogen ist. Dafs diese Art Schiffe uralter Erfindung seyn müssen, kann man aus den Worten des Propheten *Jesajas* Cap. 18 abnehmen, wenn er ausruft: „Wehe dem Volke, das Bothschaften auf dem Meere sendet und in Rohrschiffen auf dem Wasser fährt.“ Ihrer Leichtigkeit wegen konnten viele solche Fahrzeuge zugleich auf ein Fuhrwerk geladen und über Land geschafft, oder wohl gar von einigen Männern auf den Schultern über Berg und Thal getragen werden, wie man in einer Stelle *Justins* Cap. XXXII. v. 3 lieset, wo die *Kolchier*, die Spur der *Argonauten* verfolgend, ihre Schiffe auf den Schultern über den Rücken der Berge bis zu dem *Adriatischen* Meere trugen, weil sie erfuhren, dafs die *Argonauten* wegen der Länge ihres Schiffes, dasselbe vorher gethan hatten.“ Vermuthlich hatte die Mündung des Flusses *Save*, welche sie beschifften, viele Krümmungen und Sandbänke und sie fanden es sicherer und kürzer, ihre Schiffe eine gewisse Strecke über Land zu tragen. Es scheint, dafs diese Schiffe nicht schwer waren, weil man sie so weit tragen konnte und die Alten machten es in diesen Stücken wie wir, was sie nicht fortbringen konnten, liefsen sie liegen. Von der Art Schiffchen (Trabaria und trabs), welche sie aus gehöhlten Baumstämmen meistens in der Gegend machten, wo sie über einen Flufs setzen wollten, finde ich nicht, dafs man sie auf Wägen nachführte, weil man dergleichen überall machen konnte; die *Griechen* hatten schon dergleichen, welche sie Ploia Monoxila oder Autoxyla nannten. Alle Schiffchen auf den *Bayerschen* Land-Seen sind noch von eben der Art und heifsen Oanbaum (Einbaum), wie Tab. VIII. Fig. 9. *Ammian Marcell.* Lib. XVII. Cap. 13 sagt von den *Illyrischen* Soldaten, dafs sie dicke Baumstämme aushöhlten, um über die Flüsse zu setzen und andere sich mit der Brust auf ihre hohlen Schilde legten und hinüberschwammen. Von solchen Einbaum-Schiffen scheint *Horat.* in Carm. I. Cap. I. v. 13 zu sprechen: „(ut trabe cypria Myrtoum pavidus nauta secet mare).“ Dafs der furchtsame Schiffer auf *Cyprischem* Einbaum das *Myrtoische* Meer durchschneide; und *Virgil.* Aen. L. III. v. 191: „vastumque cava trabe currimus aequor,“ und im hohlen Stamme durchliefen wir das unermefsliche Meer.“ *Livius* Lib. XXI. v. 26 sagt: „Die *Gallier* höhlten eine Menge neuer Schiffe aus einzelnen Stämmen (novasque naves Galli cavabant ex singulis arboribus).“ Neuere Uebersetzer der Alten scheinen aus Nichtkenntnifs des deutschen Wortes, Einbaum und jene Bedeutung von Trabs, letzteres nur immer durch das bedeutungslose Wort, Balken, übersetzt zu haben. Die *Römischen* Dichter brauchen das Wort Trabs, sowohl für Stamm, Balken, als auch für Baum; so nennt *Virgil* einen düstern Ahornhain,

Lucus trabibus obscurus acernis. Der *Bayrische* Einbaum ist aus einem Eichenstamm ausgehöhlet; *Virgil* in Georg. Lib. I. v. 136 lehrt, dafs die Alten auch aus Erlen (Alnus) dergleichen Schiffe machten: „Da fühlten zuerst die Flüsse die ausgehöhlten Erlen.“ In *Salust's* Fragmenten Lib. IV. kommen Naves codicariae vor; nach *Festus*, Schiffe aus dicken Bretern gemacht. S. *Pollux* bey *Scapha* mehreres.

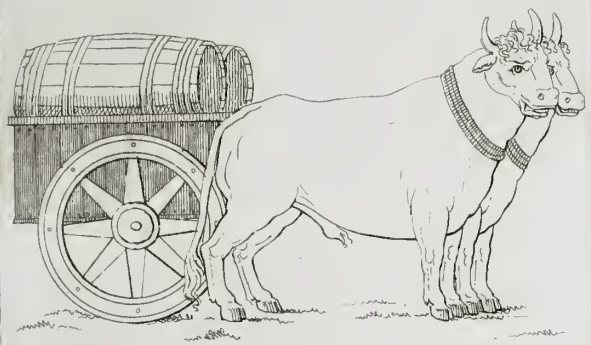
Capitel XVI.

Der Carrus.

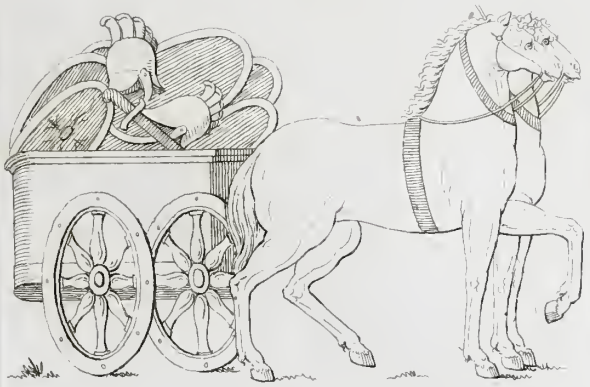
Dieser ist der gemeine Karren auf zwey Rädern, und diente blos, um Lasten, Waaren oder Gepäcke, nicht aber Leute darauf zu führen. Das Wort ist nicht *lateinisch*, sondern ausländisch: denn die alten *römischen* Schriftsteller haben sich dessen nicht bedient; aber *Julius Cäsar* in seinen Commentarien erwähnet ihrer sehr oft in dem *helvetischen* und *gallischen* Kriege und überall in dem nämlichen Sinne des gemeinen Plaustrum, um das Gepäck und die Waffen der Armee nachzuführen. Sie dienten also blos als solche Rüstwägen zum Gepäcke der Truppen, welches die *Römer* mit dem Namen Impedimenta bezeichneten; das Wort Impedimenta wird aber nicht immer für das Gepäck, sondern auch für die Packwägen selbst und andere Fuhren, welche dem Heere folgten, gebraucht; nirgends aber findet man, dafs der Carrus in der Stadt oder auf Reisen gedient habe, um Leute darin zu führen. Wo *Cäsar* jedoch von dem Trosse der Weiber und Kinder bey dem Gepäcke spricht; so erwähnt er auch immer der Rheden nebst den Karren; denn erstere waren Wägen mit 4 Rädern, mit einem eingeschlossenen langen viereckigen Kasten, worin sechs bis acht Personen sitzen konnten, wie ich an seinem Orte deutlicher erklären werde. Die Barbari (so nannten die *Römer* alle Ausländer) nahmen ihre Weiber und Kinder mit sich in den Krieg; diese folgten stets auf Wägen, mit welchen sie des Nachts ihr Lager, wie mit einer Schanze, umgaben. Diese Völker behaupteten mit gröfserem Muthe zu fechten, wenn sie ihr Liebstes in der Nähe hatten.

Den *Helvetiern* waren diese Carri in ihren engen Wegen bequem; sie hatten eben defswegen das schmale Geleise, um überall in den Gebirgpässen durchzukommen, und vermuthlich ihre vierrädrigen Rheden ebenfalls; denn es

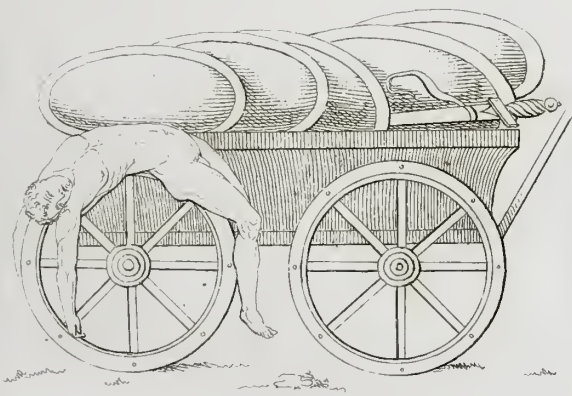
1



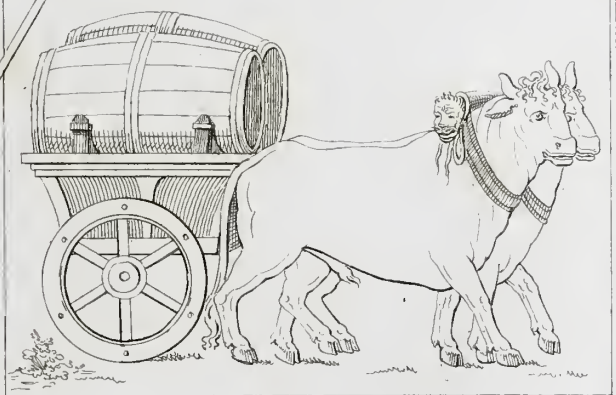
2



3

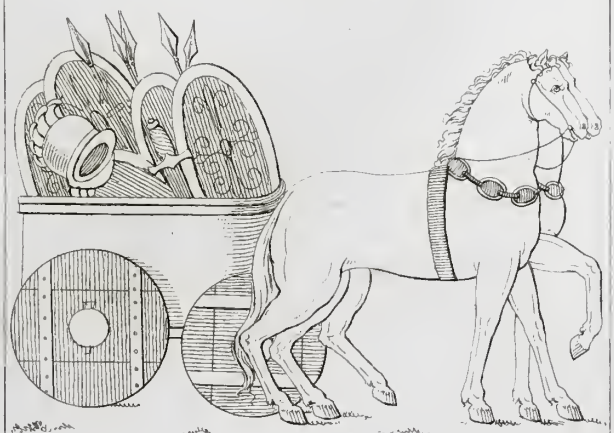


4



5

6



J. C. Ginzrot del.

Lips sculp.

ist leichter die Wägen nach der Beschaffenheit der Strassen einzurichten, als die Strassen nach der Bauart der Fuhrwerke. *Julius Caesar* spricht öfters von dergleichen Viis angustis, oder engen Pässen, wo kaum ein Carrus hinter dem andern durchkommen konnte, wie in Bell. gall. Lib. I. Cap. 6. und in Bell. hispan. Cap. VI. weitläufiger erzählt wird; hier wäre also die breite Spur der Räder unbrauchbar oder sehr hinderlich gewesen.

Caesar bell. Gall. Lib. I. Cap. 6. sagt: „der Weg durch's Land der *Sequaner* zwischen dem Berg *Jura* und dem Flufs *Rhone* war so schmal und beschwerlich, dafs kaum ein einzelner Carrus durchkommen konnte."

Man bedient sich dieses Wortes sowohl im Masculino als im Neutro und kann Carrus und auch Carrum sagen. Ursprünglich scheint dieses Wort *gallisch* zu seyn und hiefs ohne Zweifel, Karr oder Karre; wie noch heutiges Tages die *Schweizer*, der alten *Helvetier* Nachkommen, ihre Wagen, Karren, nennen. Die *Franzosen* nennen noch in einigen Gegenden die Wägen Char, wie in *Burgund* und *Côte d'or*, wo der alte Bankwagen der *Gallier* noch beybehalten ist und Char-à banc genannt wird. Daher auch Cariole, Charrette, Chariot etc. (auf altdeutsch hiefs ein leichter Lustwagen eine Karrete und ein Prunkwagen, Karratsch: In *altdeutscheu* Rittergedichten kommt dieses Wort oft vor; nun wird ein altmodischer Fahrwagen spottweise eine alte Karrete genannt. *Bretonisch* heifst der Carrus, Kar und in der *chaldäischen* Sprache, Carron. Bey den *Engländern* heifst der Karren, a Cart, ein Wagen Carriage, und carry, wegbringen, wegführen, forttragen. *Caesar* fand für gut das Nationalwort beyzubehalten, und es mit einer *lateinischen* Endsylbe zu romanisiren, wie es die *Römer* zu thun gewohnt waren. *Fabricius* in Bibliographia antiquaria leitet daher das Wort Carrus ganz lächerlich ab von „quadrus, quasi a quatuor rotis."

Der Carrus zeichnete sich von dem Plaustrum durch Folgendes aus: Der Kasten oder der Verschlag konnte nicht abgenommen werden, wie an dem Plaustrum, sondern er war auf der Achse befestiget, hatte auch keine breite Tafel von Bohlen oder Bretern, worauf man ebenfalls Sachen legen konnte, wenn der Kasten abgenommen war; die Räder waren höher als an dem gemeinen *römischen* Plaustrum, und überdiefs gespeicht und keine vollen Scheibenräder oder Tympana, welche in Gebirggegenden nicht vortheilhaft sind.

Tab. VII. Fig. 9. stellt einen *altegyptischen* bedeckten Carrus, Karren, oder zweyrädrigen Rüstwagen vor, mit hohen achtspeichigen Rädern, viereckigen Verschlag oder Kasten, mit einem flachgewölbten Deckel; vor dem Kasten ist ein niedriges Sitzkästchen befestiget, unter welchem die hochgekrümmte Deichsel hervorragt. Dieses Bild ist aus dem grofsen französischen Prachtwerke über Egypten entlehnet. Fig. 10 stellt einen gemeinen Carrus vor, mit einem länglicht viereckigen oben zugeengten offenen Kasten und vierspeichigen Rädern, welcher Karren bequem scheint, um kurzen Dünger, Sand, Grund, Mörtel u. d. gl. zu führen. *Maffey* in seinem Dittico quiriniano liefert die Abbildung davon nach einem ant. Basrelief aus einer steinharten Masse oder Pasta geformt.

Tab. IX. Fig. 1. ist ein Carrus, dessen Kasten von Bretern zusammen gefügt ist. Die Räder sind achtspeichig und sternförmig; in dem Kasten liegen Fäfser, deren sich die *Römer* bey den Heeren lieber bedienten als der Schläuche, weil die Flüfsigkeiten, wie das Oel, der Wein oder Efsig besser und sicherer darin nachgeführt werden konnten; den Weinefsig führte man mit, um ihn den Truppen mit Wasser gemischt, besonders in heifsen Gegenden, als einen heilsamen Trank zu reichen und das Oel, um ihre Gemüse damit zu schmelzen. Dieses Bild ist von der Säule des *Marc-Aurel* entlehnt, worauf vielerley Arten von Rüstwägen vorgestellt sind. Die Alten waren sehr geschickt, die Schläuche so dicht zu nähen, dafs ihnen keine Flüfsigkeit entrinnen konnte; *Herodot* Lib. III. erzählt von einer Art Schläuchen oder ledernen Röhren, die wegen ihrer beträchtlichen Weite und ungeheuren Länge hier einer Erwähnung verdienen. Der König von *Arabien* hatte nämlich auf die Bitte des Cambyses, dessen Heer in den wasserlosen Sandwüste mit Wasser zu versehen, weite Schläuche von rohen Ochsenhäuten zusammen nähen lassen in solcher Menge, dafs er das Wasser aus dem Nil zwölf Tagreisen weit bis an die Sandwüsten, wo das Heer des Cambyses durchzog, in grofse Zisternen leiten liefs.

Fig. 4. ist ebenfalls ein Carrus mit Fäfsern beladen, welche auf Lägerlingen oder Querhölzern ruhen; die Räder desselben haben nur sechs Speichen; das Joch verdient bemerkt zu werden, welches an den Enden mit ausgeschnitzten Löwen-Köpfen versehen ist, wie schon im Capitel von den Jochen angeführet worden. Das Bild ist auf der *trajanischen* Säule noch recht wohl erhalten zu sehen. Man kann überdiefs an diesen beyden Karren die Bemerkung machen, dafs diese Art Fäfser nicht so selten bey den *Römern* war, als Herr von *Caylus* in seiner Erklärung der Fig. 1. Tab. XII. vorgiebt.

Fig. 5. ist ebenfalls ein Carrus von der Säule des *M. Aurel.* Die Räder sind nur vierspeichig, aber sehr niedrig; der Kasten ist länglich viereckig, und scheint mit hölzernen Tafeln umgeben zu seyn, worauf einiges Laubwerk eingeschnitten, oder auch nur gemalt war; der innere Raum ist mit Schilden und allerley Waffen vollgefüllt; Maulthiere ziehen diesen Karren. *Jul. Caesar* sagt de Bell. Gall. Lib. I. Cap. 3. von den *Helvetiern*: „Sie beschlossen, Alles, was zum Kriegszuge nöthig wäre, anzuschaffen und so viele Carros als möglich aufzukaufen.“ Diese wurden als Lastwägen gebraucht. *Sisenna* Histor. Lib. IV. sagt: „Das Gepäck stellen sie zusammen und die Carros schieben sie in einander;“ und *Caesar* de bell. Gall. Lib. I. Cap. 24. rechnet den Karren zu der Bagage. „Die *Helvetier* folgten mit allen ihren Karren und trugen das Gepäck (impedimenta) auf einen Platz zusammen.“ Dieses ist aber kein Beweis, dafs bey den *Römern* nicht auch jeder andere Nichtkrieger sich solcher Fuhrwerke bedienen konnte, um das Gepäck und die Lasten darauf zu fahren; nur war ihr Gebrauch im Auslande allgemeiner, als im *Römischen*, wo man sich anstatt dessen des Plaustrums bediente.

Dafs der Carrus kein vierrädriger Wagen war wie Einige dafür halten, erhellet aus dem Codex *Theodos*: de Cursu publico, wo es heifst: „der zweyrädrige Karren, die Birota, darf nur seehshundert Pfund aufladen;“ und eben da Leg. 47. befohlen wird, dafs auf den Wagen der Rheda tausend Pfunde gelegt werden sollen, und auf den Carrus sechs hundert und nicht mehr. Es wäre in der That sehr unkundig geurtheilt, wenn man behaupten wollte, dafs, um seehs Zentner zu führen, mehr als zwey Zugthiere und ein vierrädriger Wagen erfodert würde; drey hundert Pfunde ist eine geringe Last für einen einzelnen Ochsen, oder ein Maulthier zum ziehen, da ein jedes Lastthier sie auf dem Rücken wegzutragen im Stande ist.

Die Karren dienten nicht allein im Kriege, sondern auch in Friedenszeiten auf den Landstrassen zum Frohn- und öffentlichen Dienste; um die Lebensmittel der Truppen, oder das Gepäck der im Dienste reisenden Personen nachzuführen, welche das Recht hatten, sich einen solchen Requisitions-Karren geben zu lassen. Um aber zu verhindern, dafs dergleichen Leute den ihnen bewilligten Vortheil nicht zum Nachtheil des armen Landmanns mifsbrauchten, weil sie meistens übermäfsig aufzuladen pflegten, so wurde durch diese Verordnung die Last bestimmt, die sie mitführen durften, damit dieses nicht mehr von der blofsen Willkühr dieser begünstigten Reisenden abhienge und das Zugvieh auch in den schlechtesten Wegen leichter fortkommen und keinen Schaden leiden konnte.

Es wurde überdiefs in obigem Gesetze befohlen, dafs die öffentlichen Gelder und die zum Geschenke bestimmten Sachen von Werth (largitionales Species) nicht mehr auf allerley Fuhrwerken nach Willkühr der Begleiter oder Unternehmer verfahren werden sollten, sondern auf Wägen, die dergleichen Lasten angemessen sind. Der Kasten mufste nämlich ringsum geschlossen seyn und keiner von solchen mit hölzernen Gittern, Stäben, oder mit einem Bennenkorbe, die öfters voller Löcher waren; damit, wenn ja ein Geldfafs oder Kiste durch Zufall aufgienge, doch von dem Gelde Nichts verloren gehen konnte.

Eine solche Ladung auf einem Karren, hiefs später Carrada, auch Carrata, *französisch* Charretée: in einem kirchlichen Verzeichnifse aus *Karl* des Grofsen Zeiten*) steht: „de Foeno provendarunt Carrades XXX. (vom Heu verkaufte man 30 (Karraden) Wägen voll).“ Nach *Eckhardts Francia* Orientalis hiefs im achten Jahrhunderte eine Karrenfuhre, Carica, *altdeutsch* Fodar, daher unser Fuder Holz, Wein, Heu etc. Die *Spanier* nennen ein Last, Carga, die *Franzosen*, Charge, (Ladung, Last) es heifst auch ein Amt. Im Kriege, wo man die Karren in einander schob und gleich einer Schanze um das Lager herumstellte, wie es nach *Caesar* die *Gallier* und *Helvetier* zu thun pflegten, nannte man dieses eine Wagenburg, Carrago oder Carragium, wovon ich bey den Kriegswägen Mehreres sagen werde. Nach *Ammian* 31. nannten die alten (Teutschen) *Gothen*, nach ihrer Sprache, die Wagenburg selbst Carrago. Carriagium facere, hiefs im Mittellatein eine Fuhre machen, und Caretta auch Carecta ein zweyrädriger Karren, wie in der Magna Carta öfters vorkömmt, defsgleichen auch das Wort Caruca für einen vierrädrigen Wagen. S. Carta de foresta IX. Henrici III. §. 14: „et de nulla alia carecta vel Summagio aliquo cheminagium capiatur.“ Von keinem andern Karren oder Saumthier wird irgendwohin Weggeld genommen. Und in Magna Carta A. D. MCCXVII: „Pro Caretta ad duos equos (pro cariagio faciendo) decem denarios per diem et per Caretta ad tres Equos quatordecim **).“

Da der Carrus nicht zum Geschwindefahren gebraucht wurde, sondern nur zum Lastfahren, so wurde er auch gewöhnlich nur, wie auf allen Abbildungen zu bemerken ist, mit Ochsen oder Maulthieren bespannt und nicht mit Pferden, deren man sich meistens bediente, um diejenigen Fahrwerke zu bespannen, worauf Menschen fuhren.

---

*) S. Leibnitii Collectanea etymologica; P. II. pag. 319.

**) — The great Charter — by W. Blackstone Esq. Oxford. MDCCLIX.

Man bediente sich auch des Carrus, um die Ballisten und anderes schweres Geschütz der Armee nachzuführen; defswegen wurden diese Fuhrwerke, Carroballistae, genannt, wovon Mehreres im Capitel der Kriegswägen. Vermuthlich entstanden auch noch aus dem Worte Carrus die folgenden, wie Carruca, Carrheda oder Carreta, Carpentum u. a. m., obgleich in spätern Zeiten ihre Gestalt sehr von dem Carrus verschieden war; so konnten sie ihm doch ursprünglich ähnlicher gewesen seyn. Bey dem Worte Carreta sagt *Mathaeus Parisius:* „keiner unserer Baliven, keiner unserer Vicecomes, oder sonst einer, soll Jemandes Pferde oder die Carreta nehmen, um damit zu fahren;" und in Magna Carta Regis Johannis, Art. 20, lautet diese Stelle: „ne Vicecomes vel Ballivus regis vel aliquid alius capiat equos vel carettas alicujus liberi hominis pro cariagio faciendo, nisi ex voluntate ipsius."

Schliefslich glaube ich noch behaupten zu können, dafs der Carrus keine Tympana, sondern gespeichte Räder hatte, welche über die Berge und durch die engen Schluchten leichter fortkommen konnten; auch würde gewifs *Caesar* zuweilen des Plaustrum oder der Scheibenräder erwähnt haben, wovon aber in seinem ganzen Buche de Bell. gallico kein Wort vorkömmt. In Kloster-Akten findet man im Mittellatein öfters das Wort Carrus funarius, ein niederer Maurer- oder Mörtel-Karren, der mit der Hand an einem Seile gezogen wird.

Capitel XVII.

Der Carrus clabularis.

Dieser war der zweyrädrige Leiter-Karren, dessen Kasten, worein die Sachen gelegt wurden, ringsum mit Sprossen, Stäben, oder Stecken umgeben war, wie es noch in vielen Gegenden üblich ist. Es gab auch dergleichen vierrädrige Leiterwägen blos zum Lastfahren bestimmt; diesen nannte man aber nicht Carrus, sondern Currus clabularis, oder auch nur ein Clabulare. *Saumaise* spricht davon in Commentario zu dem zwölften Capit. des *Capitolinus:* „Clavularis Carrus ward der Karren genannt, worauf der Capsus oder Kasten ringsum mit Sprossen verschlagen war, wie man noch an den Lastwägen sieht, die wir gewöhnlich Leiterwägen nennen.“ Im Codex *Theodosianus* Lib. II. de Curiosis steht ausdrücklich das Wort Clabulare: „Wer das Recht hat zu einer Rheda, darf zwey Mauleselinnen fodern; auch mag derjenige von der Rheda Gebrauch machen, dem es erlaubt ist, ein Birotum (leichter zweyrädriger Postkarren, ein Veredum (ein Postpferd) oder ein Clabulare zu verlangen.“ Hier ist also von einem zweyrädrigen Gitterkarren und keinem Leiterwagen auf vier Rädern die Rede; und zwar verstehe ich, dafs derjenige Beamte, welcher sich an seine Stelle begiebt, und sich eines Postpferdes, eines Clabulare oder eines Birotum bedienet, um die Reise zu machen, auch eine Pack- oder Post-Rheda nehmen darf, um sein Gepäck nachführen zu lassen, weil weder das Postpferd, noch die genannten leichten Karren solches aufnehmen konnten. Von dem grofsen Clabulare auf vier Rädern, siehe in dem Capitel XXIX.

Tab. X. Fig. 3. Tab. XI. Fig. 5. aus *Maffey* Museo taurinense und Tab. XIV. Fig. 9 scheinen mir dergleichen Carrus zu seyn; ich

fig. 1.

fig. 2.

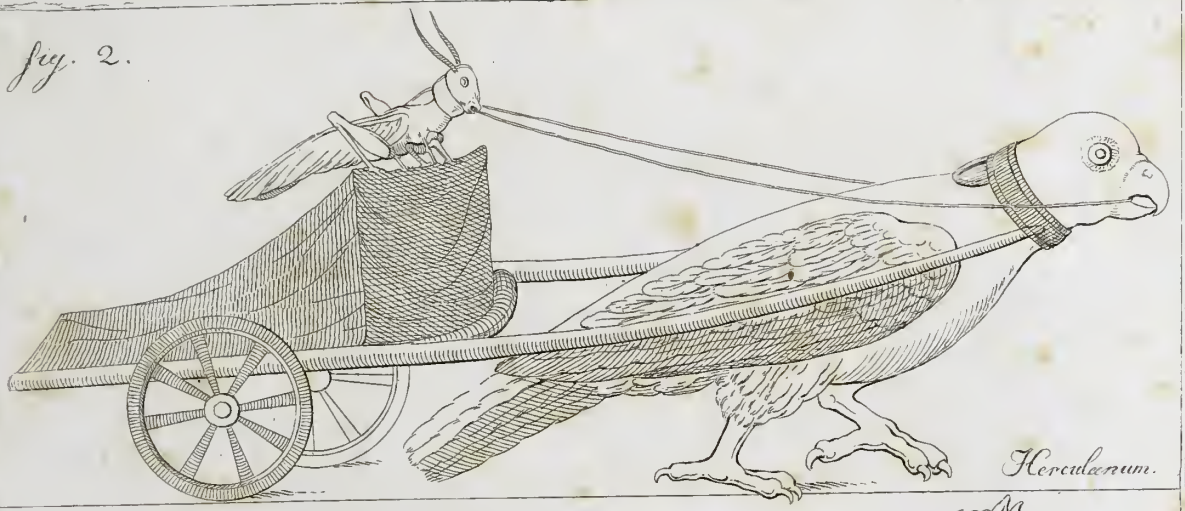
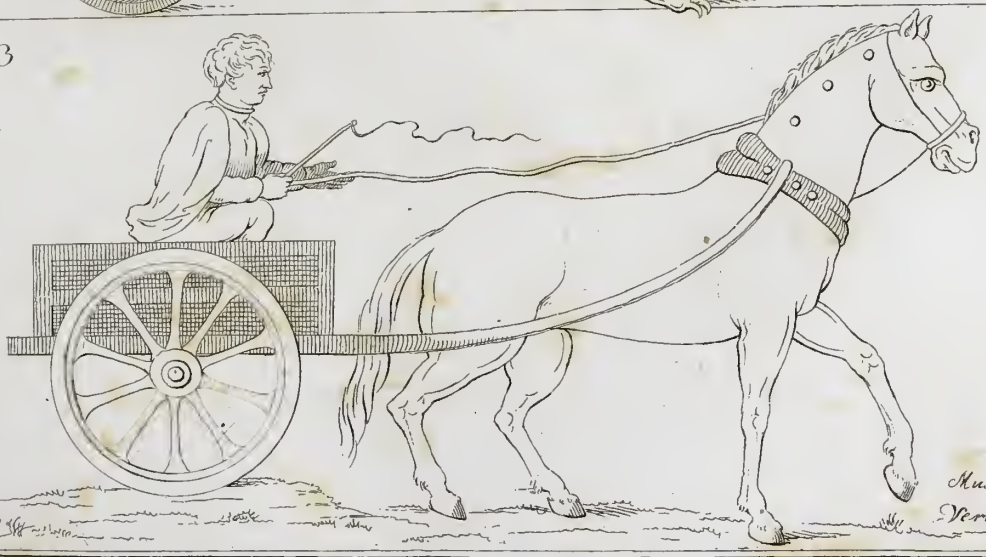


fig. 3



J. C. Ginzrot. del.

H. Sculp.

habe erstern in *Verona* in dem Museo Ant., nebst einigen andern Wägen, abgezeichnet. Der Kasten ist geschlossen, die Form mag gelten, aber die Seitenwände sollten mit Stäbchen oder Sprossen eingeschlossen seyn, dann wäre dieses ein vollkommener Carrus clabularis; die Räder sind hoch, und zehnspeichig, die Landerbäume in die Höhe gebogen, und an einem Kummet (Helcium) befestigt, ohne Stränge, wie noch die heutigen *Burgunder* Wägelchen. Was die sechs Knöpfe am Halse des Pferdes bedeuten, weifs ich nicht. Die Arbeit dieses Grabsteins ist äufserst schlecht, er wurde zu *Tregnago* gefunden; die Inschrift fängt an: V. F. C. *Valerius Agrippai* L. *Ismarus* sibi *Valeriai* C. L. Aprili *Valeriai* . . . . suo Genero. Bestimmter aber als die vorerwähnten ist der Leiterkarren von zwey Ochsen gezogen, Tab. XIV. Fig. 1, der sich auf einem uralten marmornen Bruchstücke befindet, welches *Begerus* in seinem Spicilegium Antiquitatis Cap. V. aufgezeichnet hat und von dem er glaubt, dafs er den Wagen vorstelle, worauf *Cydippa*, die Priesterin der *Juno*, von ihren zwey Söhnen *Cleobis* und *Biton* begleitet, gewöhnlich nach dem Tempel dieser Göttin fuhr.

Cap. XVIII.

Das Epirrhedium.

Von diesem zweyrädrigen Lastkarren findet man bey den alten Schriftstellern nur weniges erwähnt. Einige spätere Ausleger halten das Wort halb *griechisch* und halb *gallisch*, wie *Quintilian* Lib. I. Cap. 5 sagt: „Epi ist *griechisch* und Rheda *gallisch*;“ aber nur bey den *Römern* ist das Wort Epirrhedium gültig, welche es für sich aus zwey fremden Wörtern zusammengesetzt haben.

Andere sagen, es seye ein schwerer Karren oder ein zweyrädriges Plaustrum gewesen, worauf ein länglich viereckiger Verschlag befestigt war, wie der Kasten der gemeinen Rheda. Dieses Fuhrwerk diente, die Backsteine und allerley Baumaterialien zu führen und war besonders in *Epirus* in *Griechenland*, dem jetzigen *Albanien*, sehr gemein, daher man es Epirrhedion nannte. Auch wollen Einige behaupten, (aber ohne Grund,) dieses seye ein vierrädriger Wagen gewesen; und *Juvenal* sagt davon in der Satyre 8. folgendes: „Am abgeriebenen Halse führen die Trägfüfsigen die Epirrhedia, die verdienen die Mühle des *Nepos* zu drehen.“

Aus diesem Bilde darf man sich keine hohe Vorstellung weder von dem Fuhrwerke, noch von dem Gespanne machen; es scheint, dafs die Last des Karrens, welche beständig auf das Joch drückte, den armen Zugthieren, die in dieses Fuhrwerk verdammt waren, die Hälse aufrieb und sie verhinderte, anders als im Schritte zu gehen; defswegen sie auch *Juvenal* die Trägfüfsigen nennet, und sie mit den Eseln vergleichet, welche damals die Mühle umdrehen mufsten. Da also die Pferde so schlecht waren, die man in diese Fuhrwerke spannte, so mufs das Epirrhedium gewifs auch zu der schlechtesten Art Fuhrwerke gehöret haben; und weder ein vierrädriger Wagen noch

eine kleine Rheda gewesen seyn, wie einige Gelehrte und auch *Scheffer* behaupten; denn auch selbst mit den Rheden fuhr man schnell, wie man aus *Horaz* weifs. Wozu sollte man also leichtere oder kleinere Rheden machen, um Schritt für Schritt Leute herumzufahren, da ein solches Fuhrwerk höchstens zu einem Schuttkarren dienen konnte?

Uebrigens konnte ein vierrädriger Wagen niemals den Zugthieren den Hals aufreiben, oder wund schaben; wohl aber ein zweyrädriger schwerer Karren, an welchem die Thiere ziehen und tragen mufsten, weil die beladene Deichsel beständig das Joch erschwerte und auf den Hälsen hin und her rückte.

Vossius sagt in seinen Glossen: „Das Epirrhedium ist eine Art viereckiger Carrus;" er will damit sagen, es ist ein gemeines zweyrädriges Plaustrum, auf welchem ein viereckiger Verschlag oder Kasten befestiget ist, vielleicht wie Tab. VII. Fig. 10.

Jener Gelehrte erklärt also dieses Fuhrwerk richtiger, als *Scaliger* und Andere, welche behaupten wollen, es sey eine vierrädrige Arcera gewesen; wovon ich an seinem Orte weitläufiger sprechen werde.

Nach *Adelung* nannten die *Gallier* einen guten Reiter, Eporedicus; von Ep, Pferd und redya zureiten. Der Wagen hiefs auf *gallisch* Efs, daher vielleicht das Essedum. Epirrhedion heifst nach dem *Griechischen*, die *epirische* Rheda. Vid. hierüber *Plinius* Lib. III. *Gefsner* bemerkt zu obiger Stelle des *Juvenal* (in Thesauro etc.) dafs, wenn die Meisten das Epirrhedium für eine Art Wägen halten, so könnte es vielleicht auch nur eine Halsverzierung seyn, oder ein Werkzeug der Rheda, namentlich das Kummet; aber eine Verzierung reibet den Hals nicht ab, auch hieng man dergleichen elenden Pferden keine Phaleren an und das Kummet, Helcium, verwundete weniger, als das Joch.

Capitel XIX.

Das Birotum.

Unter dieser Benennung versteht man einen leichten kleinen Karren auf zwey Rädern, womit man auch mit einem Pferde fahren konnte und worauf man nur wenig Gepäcke laden durfte; auch scheint es, dafs es eine Art leichter Karren war, welche man auf den Stationen, und bey den Poststallungen hielt, (wie in unsern Zeiten die Postcariole noch in vielen Ländern,) um den Reisenden, der kein eigenes Gefährt hatte, weiter zu führen, denn in dem oft erwähnten Codex *Theodos.* heifst es: „Demjenigen, so erlaubt ist, ein Birotum oder ein Postpferd zu verlangen;“ nämlich der entweder reiten will, oder der lieber in einem solchen Post-Birotum fährt; dieses konnte also kein Packwagen, oder sonst ein schwerer Wagen oder Karren mit mehreren Pferden seyn, weil man dem Reisenden die Wahl liefs, entweder ein Veredum oder Postpferd, oder ein Birotum, oder Clabulare auf zwey Rädern zu verlangen. Wahrscheinlich hatte das kleine Clabulare und das Birotum einerley Bauart und Gestalt, nur dafs das erstere ringsum mit Stäbchen umgeben, letzteres aber entweder mit hölzernen Tafeln oder mit Leder umschlossen war. Meines Erachtens ist die Fig. 3. auf Tab. X. ein solcher Karren, welcher sowohl auf die eine als die andere Art anwendbar ist.

So leicht auch immer das Birotum war, so mufste doch noch, aufser dem Sitzbänkchen, hinlänglich Platz darinn seyn, um überhaupt sechs Zentner aufpacken zu können, welches, wie man leicht einsehen kann, mit Fig. 1. auf Tab. X, und Fig. 2. und 4. Tab, XI. der Fall nicht seyn konnte, obgleich sie auch nur zweyrädrig sind.

Das Gesetz des Kaisers *Constantin* Lib. VIII. im Codex *Theodos.* sagt deutlich: „auf die Birota sollen nur sechs hundert Pfunde geladen werden.“ Es scheint also, dafs dieses Gefährt gar nicht dazu bestimmt war, um Päcke und Lasten zu führen, (— denn sechs Zentner führt ja leicht ein einzelnes Pferd) — sondern, um die in Geschäften der Regierung reisenden Personen schnell zu fördern; weil es ferner in eben gedachtem Gesetze heifst: „an die Birota werden drey Maulthiere im Winter hinreichen,“ nämlich bey tiefem Schnee oder schlechten Wegen; denn um sechs Zentner zu ziehen, braucht man nicht drey Maulthiere, wenn es nicht wäre, die Reise der Personen zu beschleunigen. Der Beamte oder Reisende und der Postknecht, der das Birotum zurückführen mufste, wogen zusammen schon ungefähr 300 Pfunde, also durfte das Gepäck nicht viel über drey Zentner betragen.

Man kann auch daraus abnehmen, dafs diese sogenannten Biroten keine Privat-Fuhrwerke waren, sonst hätte das Gesetz weder die Last, noch die Zahl der Zugthiere bestimmt; denn es mag der Regierung gleichgültig gewesen seyn, ob der Privatbürger seinem Pferde sechs Zentner oder tausend Pfunde auf den Wagen legte. Wenn also das Gesetz erlaubte, im Winter drey Thiere anzuspannen, so ist zu vermuthen, dafs im Sommer nur eines daran lief, oder doch nie mehr als zwey, wovon dann das eine, worauf der Postknecht ritt, nach damaliger Sitte als Funalis rechts neben der Lander oder Gabel her lief, sobald es aber eine Lastfuhre war, zogen die Thiere einzeln in Strängen hinter einander, und der Mulio (Treiber) gieng im Schritte neben her.

In frühern Zeiten kannte man das Birotum nicht, wenigstens machen die alten Schriftsteller keine Erwähnung davon; es scheint daher diese Gattung Karren ist erst nach der Einrichtung der Heer- und Post-Strassen (via publica) erfunden, und zum öffentlichen Dienste gebraucht worden; denn wo nachher in dem Codex *Theodos.*, oder in den gleichzeitigen Schriften dessen erwähnt wird, so geschieht es immer in Bezuge auf den öffentlichen Dienst, oder auf die Landstrassen. Im Mittelalter kömmt dieser Name besonders in kirchlichen Schriften vor, wo er auch mit Birotum, Carpentum wechselt.

Guibertus schreibt unter Anderm Lib. II. Hist. Hieros. Cap. 6: „Du würdest ein Wunder sehen, das sich ganz zum Scherze eignet; wie nämlich etliche Arme ihre Ochsen an das Birotum spannen, gleichsam wie mit Eisen

beschlagene Pferde, (in modum equorum ferratis,) und nun ihre Sächelchen nebst den Kleinen in dieser Carruca einherführen.“ Zuweilen wird sogar das einspännige Birotum, wegen der zweyen Räder, Biga genannt, wie in Charta *Henrici III.* Reg. *Angl.* tom. II. Monastici *Angl.* pag. 181: „Et unam Bigam, cum unico equo — und eine Biga (ein zweyrädriger Karren, mit einem Pferde.

Capitel XX.

Das Poledrum.

So hiefsen die kleinen Rennwägelchen, worin blofs für einen stehenden Mann Platz und nur ein junger Klepper eingespannt war. In der 99sten Olympiade wurden die ersten Wägelchen dieser Art im Circo eingeführt und *Pausanias* sagt, dafs *Sibariades*, ein *Spartaner*, den ersten Preis mit einem solchen davon trug. Poledrus heifset ein erwachsenes Füllen, daher hat dieses Fuhrwerk den Namen; weil man es nur mit einem erwachsenen Füllen fuhr. Die *Römer* nannten ein vierjähriges Zugthier noch Poledrum. Die Münze Nr. 1 auf T. XI. sieht man sehr entstellt bey *Golzius*, welcher das darauf befindliche Fahrwerkchen für ein einspänniges Poledrum-Wägelchen hält und nach ihm behaupten mehrere Gelehrte, dafs das auf dieser *sicilianischen* Münze vorgestellte kleine zweyrädrige Fahrwerk mit einem einzigen Pferde oder Maulthiere bespannet wäre; aber alle die Abbildungen, die ich bisher von dieser Münze gesehen habe, sind in Ansehung der Gestalt des Kastens sehr undeutlich: denn es scheint eher, dafs der Auriga blos auf der Achse hocket, jedoch entdecket man auf einigen ein einfaches Sitzchen, welches gerade über der Achse emporragt, worauf der Fahrer sitzet. Ich habe indessen unlängst in dem k. k. Münz-Cabinete zu *Wien* eine sehr schöne silberne Münze dieser Art gefunden, welche so deutlich und gut erhalten, wo das Joch und die Deichsel zwischen den zwey Pferden und die vier Leitriemen so bestimmt angegeben, auch der Umrifs des zweyten Pferdes ringsum so kennbar ist, dafs man nach ihr dieses Wägelchen mit Gewifsheit zu den Bigen zählen darf. Diese Münze habe ich auf das Pünktlichste nachgebildet und theile solche auf Tab. XI. Fig. 1 mit. Auf Tab. XXX. Fig. 5 findet man eine andere *Messanische* Münze mit doppeltem Pferde-Umrifs, welcher beweiset, dafs diefs ebenfalls ein zweyspänniges

Wägelchen ist; auf allen diesen *sicilischen* Münzen haben die Pferde immer die nämliche Stellung; also ist wohl nicht zu glauben, dafs dieser doppelte Umrifs blos von einem Prellschlage des Münzers herrühre, welches zwar einzeln, nicht aber durchgängig der Fall seyn konnte, sonst müfste ja hin und wieder die Schrift und andere Gegenstände verschoben seyn.

Mehrere Gelehrte behaupten, es hätte bey den *Römern* gar keine Fahrwerke mit einem Pferde gegeben, weil die alten Schriftsteller nichts davon sagen; allein das Zeugnifs von *Pausanius* sollte schon hinlänglich seyn; denn nur wenige Auctoren haben von den Fahrwerken geschrieben und wenn es auch ehemals einige Werke gab, die ganz allein über diesen Artikel handelten; so können sie, wie so viele andere, verloren gegangen seyn. Die Ueberbleibsel auf Monumenten aber bestätigen noch die ehemalige Existenz von den einspännigen Wägen. Das Wandgemälde, welches im *Herculanum* noch gut erhalten entdeckt wurde, zeigt sehr deutlich ein solches Fuhrwerk mit einer Scheere oder Lander, wie Tab. X. Fig. 2. Das Bild ist allegorisch; anstatt des Pferdes zieht ein Sittig oder Papagey den Karren und auf dem vordern Rande des ledernen Ploximum oder Kastens sitzet eine alte Heuschrecke, welche den Vogel an Zügeln leitet.

Dieses Bild ist schon hinlänglich, um zu beweisen, dafs die Alten die Art kannten, die einzelnen Zugthiere in eine Lander oder Einze zu spannen, welche man in *Norddeutschland* eine Berre nennt; die *Franzosen* benamen diese Gabel oder Lander, Limoniére, und *Columella* erwähnet ihrer als Bifurca und Limo.

Mehrere haben über die Auslegung dieses Bildes, Fig. 2 geschrieben, allerhand historische Anekdoten hervorsuchend, um ihre Behauptung zu unterstützen; ohne ihre Meinungen bestreiten zu wollen, will ich nur noch die meinige, die von den andern ganz verschieden ist, hier beyfügen. Dieses Fuhrwerk, (auch Tintinnabulum genannt, weil gewöhnlich eine Schelle daran hieng) war der gemeine Karren der Gärtner, worauf sie ihre Pflanzen und Gemüse nach der Stadt zu Markte fuhren; gewöhnlich zog ein Esel solches Fuhrwerk, wenn sie aber keinen Esel hatten, so mufste die Magd den Karren ziehen, den die Frau nachschob.

Hier fährt der Karren leer zurück. Die schwatzhafte Gärtners Magd (wie sie alle seyn müssen, um den Vorübergehenden ihre Waare anzupreisen), ist hier als ein Papagey vorgestellt und die dürre, von der Sonne ausgetrock-

nete zänkische Heuschrecke, ist die Frau Gärtnerin. Man kann sich von der Zanksucht dieser Thierchen überzeugen, wenn man zwey Weibchen der grössern Art zusammen setzt; sie werden sich so lange herum beifsen, bis eine davon todt bleibt, meistens beifst ihr die Siegerin den Kopf ab.

Die Alten liebten solche spafshafte Allegorien, dergleichen man noch viele in den Gemälden des *Herculanum*, in den Schriften ihrer Dichter und auf einer Menge Gemmen findet.

Noch eine Art Karren, wie dieser zum Gemüsefahren bestimmt, war die von Binsen geflochtene Sirpecula, an welcher gewöhnlich eine Schelle, Tintinnabulum, hieng, wie an dem Ploxemum, wenn die Gärtner ihr Obst und Gemüfse in der Stadt herum zum Verkaufe anboten; daher sagt *Lucilius*, Satyr. 15: „Kein Tintinnabulum ist da, und keine Sirpecula mit Gemüfse;" das heifst: es ist gar kein Klingelkarren auf dem Markte. Das Tintinnabulum war aber kein Wagen, sondern wenn die Leute sagen wollten, der Gärtner oder der Fischer ist da mit dem Klingelwagen; so hiefs es nur der Kürze willen das Tintinnabulum oder die Schelle ist da. Man weifs nämlich aus *Strabo* 14. *Plutarchs* Symposiae 4. 4. und andern Schriftstellern, dafs schon bey den *Griechen* die Fische ausgeschellt wurden und auch an den Metzgerkarren Schellen hiengen, wie die Stelle des *Plautus* in *Pseudolo* lautet: „Ich werde noch zwey Metzger mit ihren Schellenwägen herbey holen (Laniones inde accersam duos cum Tintinnabulis) und von den Schellen der Zug und Lastthiere liest man bey *Sidonius Apollinaris* Epist. II. Lib. XXI. wo er des *gothischen* Gesetzes erwähnt, dessen Titel heifset: „Si quis Tintinnabulum involaverit de jumento vel bove." Noch in vielen Gegenden hängen an den Müllerwägen, Gärtner- und Metzger-Karren oder auch an den Wägen für den Gassenkoth grofse Schellen.

Auch soll es noch eine leichte Art zweyrädriges Fuhrwerk mit einem Pferde gegeben haben, welches Ocyma genannt und zum Schnelfahren gebraucht wurde; von dessen Gestalt und näherer Beschreibung mir nichts Bestimmtes vorgekommen ist. Vermuthlich ist es mit Arcuma einerley, wovon Cap. 28 Mehreres: oder eine verdorbene Benennung von dem *griechischen* Ochema (Wagen).

Capitel XXI.

Das Pampillum.

So nennt *Lampridius* das Gefährt, auf welchem sich *Heliogabalus* zuweilen öffentlich von zwey, öfters vier nackenden Mädchen herumziehen liefs; *Calepinus* erklärt es für einen sanften Wagen; Andere läugnen hingegen die Existenz eines solchen Wortes gänzlich; denn viele Editionen haben Papillum oder Papilla: und dieses ist die Warze an der Brust. Die Worte des *Lampridius* heifsen nämlich Cap. 29: „Er spannte vier schöne Mädchen oder zwey oder drey an die Papillas, und so ist er gefahren meistens nackend, und die Ziehenden auch.“ Wer wird aber übersetzen wollen, oder glauben, dafs *Heliogabal* die Mädchen an die Brustwärzchen einspannen liefs; und dennoch wollen Einige den Namen Papillum davon herleiten.

Dieses Fuhrwerk, welches ich mir, wie eine kleine Biga vorstelle, mufs ungemein leicht gewesen seyn, weil er von zwey Mädchen gezogen werden konnte; er spannte also zuweilen auch drey, vier oder mehrere daran, nicht der Schwere wegen, sondern um das im Circus übliche Gespänne der Biga, Triga, Quadriga, nachzuahmen, weil er ein aufserordentlicher Liebhaber des *circensischen* Wagenrennens war und sogar öfters, seiner kaiserlichen Würde vergessend, sich unter die gemeinen Wagenlenker (Aurigä) mischste, und mit ihnen im Circus zur Wette fuhr; auch die paar Goldstücke zur Belohnung begehrte, wie die gewöhnlichen Renner. (*Dio.*) Defswegen glaube ich, dafs dieses Pampillum auch zweyrädrig war, denn man bediente sich sehr selten der vierrädrigen Wägen zum Wettrennen; vielleicht glich es dem kleinen Plostellum der Kinder, von dem ich früher gesprochen und wovon das Bild Tab. XIV. Fig. 4 aus dem *Herculan* entlehnet ist; wie diese nackten Knaben hier bespannt sind, so konnten auch dort die Mädchen ziehen

und nicht an den Brüsten, sondern mit dem Zugriemen über den Brüsten. Vielleicht hatte auch *Lampridius* zuerst Plostellum oder Plaustillum geschrieben, und diese Stelle wurde dann durch Abschreiben in spätern Zeiten ganz verderbt, welches am glaublichsten scheint. Nach *Gesner*'s Thesaur. lesen einige „ad Papillam (ad Papillas führt er nicht an); *Obrecht* glaubt, es müsse heifsen ad Papillum, indem er es durch einen kleinen Pfau parvum Pavonem erkläret. Dann heifse auch Pabo in den Glossen des *Isidor* ein Fahrwerk mit einem Rade: man vergleiche hierüber *Dufresne* unter Pabo. Andere glauben es von Papilio, Zelt, Verdeck (Pavillon) ableiten zu können. Allein alle diese Meinungen sind blofse Wortklaubereyen und haben wenig Wahrscheinliches an sich. Vielleicht hat es niemals ein solches Fahrwerk gegeben, welches Papillum (Dutten-Wagen) hiefs; und war entweder eine von dem närrisch-wollüstigen *Heliogabal* (Sonnen-Priester) selbsterdachte Benennung seines von nackten Weibern gezogenen Phantasie-Wagens; oder eine Spottbenennung jenes Fahrwerkes, die wahrscheinlich von den Zusehauern erdacht, und von *Lampridius* nur scherzend nachgebraucht wurde.

Hingegen behaupten Einige, *Heliogabal* hätte die ziehenden Nacktheiten nicht an die Brüste gespannt, sondern nur seidene Schnürehen anstatt der Leitseile an die Warzen gebunden, welch ein Gedanke! — *Heliogabal* hatte damals noch keine achtzehn Jahre, er war Kenner und konnte wählen; wie hätte er also etwas an die Rosenknöspehen von sechzehnjährigen Mädchen binden können? Doch ich halte mich zu lange bey einem Gegenstande auf, dessen ich jedoch erwähnen mufste, da er von so manchem Gelehrten mit zu grofsem Ernste berühret worden ist; und kehre nunmehr zu meinen Wägen zurück. —

Capitel XXII.

Der Celes.

Mit dieser Benennung bezeichnete man nicht allein einen reitenden Boten, ein Rennpferd, ein leichtes Boot mit einfachem Ruder, auch Celox genannt, wie *Plinius* sagt, sondern auch ein schnelles zweyrädriges Fahrwerk, woran nur ein Pferd in einer Lander ziehet und von dem Manne geleitet wird, der in dem Kasten ohne alles Gepäcke allein sitzet.

Die *Griechen* nannten Keles ein Pferd, welches nur mit einem Zügel regiert wird, zum Unterschied derer, welche an Bigen und Quadrigen gespannt wurden, so auch den Reiter mit seinem Pferde in den öffentlichen Wettrennen. So wie Biga, eigentlich zwey Joche, Bijuga, zwey zusammengejochte Thiere, nachher auch den Wagen mit bezeichnet; so kann und mufs denn auch Celes für ein Eingespann, Eingefährt (nämlich Rofs und Wagen) genommen worden seyn.

Tab. X. Fig. 1, welche aus dem Werke des *Don Montfaucon* genommen ist, scheint ein solcher Celes zu seyn; dieses Gefährt war bequem für kurze Reisen, weil man nur ein Pferd dazu brauchte und nicht viel aufpackte, auch leichter als ein Cisium, welches breiter war und für zwey Personen Platz hatte.

Uebrigens kehren wir uns nicht an die Erklärungen und Benennungen, die schon von andern Auslegern von diesen verschiedenen Fahrwerken gegeben worden sind und theilen nur unsere Meinung mit; denn öfters macht der Widerspruch die Wahrheit entdecken. Das Geschirr oder die Bespannung ist auf dem Originale nicht vollständig bezeichnet, was punktirt ist, das fehlet; denn ohne Bauchgurt, Kummet oder Brustblatt konnte das Pferd unmöglich ziehen.

Hinten an dem Kasten steht ein Stück Holz hervor, nicht deutlich genug, um zu bestimmen, zu was es diente; vielleicht war es ein kleines Sitzchen, worauf der Knecht ritt, indem er die Füfse auf den Achsenstock stellte, welcher auf beyden Seiten des Kastens hervorragte. Die Räder sind achtspeichig.

Die *Italiener*, welche sich noch des alten Plaustrum bedienen, und so manche Gebräuche der *Römer* beybehielten, haben auch ein ganz eigenes Fuhrwerk auf zwey Rädern, welches diesem sehr ähnlich ist. Der Kasten fafst nur eine Person, er hängt nicht in Riemen, sondern ist auf die Tragbäume zwey Schuh weit vorwärts der Achse befestiget, hinter dem Kasten sitzt der Verlehner des Fuhrwerks oder ein Knecht auf einem Sitzbretchen, seine Füfse ruhen auf einem zwischen den Bäumen in vier Riemen hangenden Fufstritte. Dergleichen Fuhrwerke findet man in allen Städten und auf allen Landstrassen *Italiens*, wo sie unter dem Namen Sediola und auch Padoana bekannt sind; wegen der beträchtlichen Länge der Tragbäume, die von Eschenholz sehr dünn ausgearbeitet sind, läfst es sich noch ziemlich sanft darauf fahren, weil die langen Bäume federartig nachgeben und den Stofs brechen. Man findet dergleichen sowohl zum Spazierenfahren als zu kleinen Reisen samt dem Pferde zu verlehnen, der Knecht des Lohnkutschers verpfleget das Pferd bey der Ankunft. Die Herrschaften halten sich ihre eigenen öfters sehr schönen Sediolen.

Capitel XXIII.

Der Monacus.

So nannte man jedes Wägelchen, oder Fuhrwerk, welches von einem einzelnen Zugthiere gezogen wurde. Monos heifset einzeln (allein); die Alten benannten auch die Bigae, Trigae, Quadrigae nach der Anzahl der angespannten Thiere, weil zwey, drey oder vier daran zogen. Wahrscheinlich ist der Monacus mit dem Celes einerley.

Tab. XI. Fig. 2 und 3 zeigt zwey solche Eingefährte, in die man von vorne einstieg. Die Räder des zweyten haben acht Speichen, und der Kasten ist hinten rund gebogen, am Geschirre ist nichts als das Helcium zu bemerken; das fahrende Weib scheint die Wittwe des *Nocturnianus* zu seyn, wie auf dem Grabsteine zu lesen, dessen Abbildung und nähere Beschreibung in dem Werke des *Don Montfaucon* zu finden ist. Das Bild Fig. 2. ist von einer römischen Lampe genommen, welche *Jac. Gronovius* in seinem Thesaur. graec. Antiquit. nnd *Bellori* in Lucerne antiche mittheilet: der Kasten ist auf drey Seiten rundum geschlossen und der Vordertheil offen; vermuthlich war er wie ein Teuchobojon mit Ochsenhaut überzogen; die Lander besteht nur aus zwey Stangen, welche auf den Seiten des Kastens festgemacht sind und deren vorderes Ende an das Kummet angehenkt ist, welches die *Römer* Helcium nannten, daher bey ihnen ein Riemer oder Kummetmacher Helciarius hiefs.

Fig. 4 ist ebenfalls ein einspänniges Fahrwerk von einem Maulthiere gezogen, welches Bild aus den Recueil des Fragments de Sculptures ant. von *Seroux d'agincourt* tab. 26 entlehnet ist. Fig. 5 aus *Maffei Museum taurinense* scheint ein einspänniger Leiter-Karren (Carrus clabulare) zu seyn, ringsum mit Sprossen umgeben, das Obertheil des Kastens ist verwittert.

4 in Seroux = d'Agincourt.

in Lucern. fictil.

5 Maffei Mus. Taurinens.

Lucern. Ant fictil.

3.

D M
NOCTVRNIO NOCTVR
NIANO MEROCILA
CONIVX POSVIT

in D. Montfaucon.

Mus Cæs Vienne 1.

Num arg. Tecutus

2.

in Lucerna Antiquit. Græc. Grenev.

MVIRIATIVS ZOSIMVS

6

in Museo Veronense.

Schon die *Griechen* kannten die Fuhrwerke mit einem Pferde, wie man aus *Homers* Iliade (m) ersieht, wo er sagt: der Weg mit Pfählen befestiget, sey so enge, dafs „dort nicht leicht ein einzelnes Rofs den flüchtigen Wagen gezogen hätte.“ Hiermit wollte er zu verstehen geben, dafs es nicht möglich war mit Quadrigen und den verschiedenen Kriegswägen durchzufahren, weil sogar ein Gefährt mit einem Pferde kaum darauf fortkommen konnte. In der obigen Stelle nennt *Homer* dieses Fahrwerk, Harma, welches bey den *Griechen* jede Art Wägen mit zwey Rädern bedeutet. Es ist glaublich, dafs der Monacus ein gemeines zweyrädriges Fahrwerk mit einem Pferde war, worauf nur ein Mann sitzen konnte; und also nicht zu den zweyrädrigen Lastkarren oder Fuhrwerken, wie der gemeine Carrus, gezählt werden darf, der immer im Schritte fuhr und niemals der Flüchtige genannt ward. Bey den alten Schriftstellern findet man diesen Namen nirgends erwähnet, weil die *Römer* ein solches Gefährt gewöhnlich nur Vehiculum, Curriculum, oder Plostellum nannten, wenn auch nur ein Pferd eingespannt war. Dieses Wort findet sich nur in einigen alten Glossarien, und scheint nicht allgemein im Brauche gewesen zu seyn. Jedoch ist es unstreitig, dafs die Alten nicht allein verschiedene zweyrädrige, sondern auch vierrädrige einspännige Gefährter hatten, von welchen letztern ich an seinem Orte Mehreres sagen werde. Es liegt schon in der Natur der Sache, dafs derjenige, so nur ein Pferd, einen Ochsen, oder einen Esel zu halten vermochte, nicht zwey anspannen konnte.

Capitel XXIV.

Das Cisium.

Dieses war bey den *Römern* in Hinsicht des Gebrauches das nämliche leichte, zweyrädrige Fahrwerk, welches in unsern Zeiten Cabriolet genannt wird.

Die Form war aber ganz verschieden: denn an den Wägen der Alten hiengen die Kästen nicht frey und vom Gestelle gesondert, sondern alle safsen auf dem Wagengestelle fest und nur an der bessern Art hiengen die Sitze in Riemen; so auch in dem Cisium. Dieses unterschied sich von den Bigen dadurch, dafs man von vorne in den Kasten stieg, welcher hinten geschlossen war und dafs man darin sitzend vorwärts fuhr; die Bigen und Quadrigen aber waren vorne geschlossen und man stieg hinten in den Kasten, auch war es gewöhnlich, dafs man stehend auf denselben die Pferde lenkte. Das Cisium mufste aber inwendig bequem ausgepolstert und das Sitzkistchen in Riemen gehangen seyn, weil *Seneca* in der Epistel 72 sagt: „Manches könntest du im Cisium aufschreiben."

Man bediente sich dessen besonders zum Schnellreisen, daher man dergleichen von einer Stadt zur andern fand; es war eine Art Post, die aber von Lohnkutschern bedient wurde. Jeder Kutscher, den man Cisiarius hiefs, führte seinen Reisenden bey der Ankunft zu seinem bekannten Cisiario, wo man sogleich aus seiner Postchaise oder Cisium in ein anderes bespanntes steigen konnte und schnell weiter fuhr; wie dieses aus der Stelle des *Cicero* in der Rede pro Roscio erhellet, wo er sagt: „In zehn nächtlichen Stunden durchflog er auf Cisiis sechs und fünfzig tausend Schritte;" (*römische* à 5 Schuhe). Er sagt hier ausdrücklich auf Cisiis, also auf mehreren und nicht stets auf einem Cisium; auch beweiset das Wort pervolavit (er durchflog), dafs die-

ses ein sehr schnelles Gefährt war, welches dazu diente, um in der Geschwindigkeit und ohne Gepäcke von einem Orte zum andern zu gelangen. Reiche Personen hielten auch wohl ihre eigenen Cisia, woran nicht immer drey Thiere vorgespannt wurden, wie *Ausonius* in der 8ten Epistel sagt, wo er es das dreyjochige Cisium nennt; sondern auch zwey, die wegen der grofsen Leichtigkeit des Gefährtes schon hinreichten.

Ich vermuthe auch, da die Bauart sehr flüchtig war, weil höchstens nur zwey Personen ohne Gepäcke darauf fuhren, dafs sich die Herrschaften solcher vorzüglich bedienten, um einen Besuch auf dem Lande, oder ihren benachbarten Villen zu machen; wie man in mehreren Stellen lieset; so wie noch heutigen Tages die verschiedenen Arten Cabriolets dazu gebraucht werden; und in ganz *Italien* die schon erwähnten Sediolen. *Cicero* sagt vom *Antonius*: „Er soff bis auf den Abend, dann fuhr er schnell in einem Cisium nach der Stadt, mit umwickeltem Kopfe;" also vermuthlich ganz allein, um nicht erkannt zu werden. Die vornehmen *Römer*, wenn sie des Nachts herumschwelgten, verhüllten den Kopf mit einem Cucullus oder Kaputze, dergleichen die Fuhrleute und Eseltreiber trugen, wie *Lampridius* vom *Heliogabal* sagt: „tectus Cucullione mulionico ne acognoscerctur", und *Capitolin* vom Verus, der des Nachts in Wirths- und Freudenhäusern herumlief, mit der gemeinen Reisekaputze bedeckt, „obtecto capite Cucullione vulgari viatorio." Dafs sich sogar auch alte Personen des Cisium bedienten, um schnell und zugleich bequem zu reisen, erhellet aus einer Stelle des *Ausonius* in Epist. 14, wo er dem alten *Paulus* den Gebrauch des Cisium in folgenden Worten anempfiehlt: „Verjage das Alter und die Wolke der Schlafsucht, und mache dich munter und rasch auf den Weg; besteig aber weislich ein Cisium oder ein Postrofs, ein träges; nur eine Rheda, oder ein hitziges Pferd wähle nicht." Er wollte nämlich dem *Paulus* sagen, dafs er als ein alter Mann viel besser thun würde, wenn er ein Cisium für sich allein nähme, da könnte er nach Belieben den Fahrmann eilen oder halten lassen, er würde nicht so herumgepoltert, als wenn er sich in die vollgestopfte Rheda, die damalige Landkutsche, setzen wollte und käme schnell von der Strafse. Auch Couriere oder Briefboten bedienten sich dieses Fuhrwerkes; diefs erscheint aus eben der Stelle des *Cicero*, wo er ferner sagt: „*Antonius* sey einst des Nachts vor ein gewisses Haus gefahren und als der Pförtner anrief, wer bist du? so antwortete jener, ein Briefbote vom *Marcus*." Ohne Zweifel mufste der Sclave *Acustus*, welcher dem *Cicero* Briefe von seinen Freunden, von *Rom* nach *Athen* in 21 Tagen überbrachte, den Theil seiner Reise zu Lande, so weit er konnte, auf *Cisiis* gemacht haben; und *Tiber*, als er vom

Kaiser *Augustus* zu dem todtkranken *Drusus* seinem Bruder von *Pavia* aus nach dem *römischen* Lager in Deutschland abgesandt wurde, vollbrachte diese Reise mit solcher unglaublichen Schnelligkeit, dafs er, nur von einer Person begleitet, einen Weg von zweyhundert *römischen* Meilen in einem Tage und einer Nacht zurücklegte und noch überdiefs über die Alpen und den Rhein setzen mufse, wo die meisten Gegenden unsicher waren, wobey er jedoch nur dreymal das flüchtige Fahrwerk wechselte. Obgleich *Valerius Max.*, der dieses erzählt, den Namen des Gefährtes nicht nennt, so ist doch zu glauben, dafs sich *Tiber* ebenfalls der Cisia bediente, besonders da er nur einen Reisegesellschafter bey sich hatte und man noch keine andere Schnell-Fahrwerke kannte, wie von *Cicero* pro *Roscio* schon vorhin angeführt worden. Ueberdiefs war der Gebrauch der Cisien durch ganz *Italien*, *Gallien* und andere gebildete Länder schon längst eingeführt; und wenn die Heere im Auslande standen, so richteten die Cisiarii ihre Stationen von einer grofsen Stadt zur andern ein, längs der Heerstrafse bis ins *römische* Lager. Denn nicht ein Jeder erhielt ein Diploma, dafs er kaiserliche Postpferde oder Frohnfuhren sich durfte geben lassen. In einem alten Gedichte, das sich unter den Catalectis *virgilianis* befindet, heifst es: „Jener *Sabinus*, den ihr dort sehet, meine Gäste! sagt, er seye der schnellste Mulio (Mauleselkutscher oder Treiber) und er könne dem Laufe des fliegenden Cisium vorfahren, es möchte nun nöthig seyn nach *Mantua* oder nach *Brescia* zu eilen.“ Man sieht auch aus dieser Stelle, dafs man ebenfalls mit Maulthieren schnell fahren konnte und dafs man solche nicht immer an Lastwägen spannte, die stets im Schritte giengen. Man hatte auch schon damals die gefährliche Gewohnheit, einander vorzufahren, wie sich hier *Sabinus* dessen selbst rühmet, wefswegen öfters diese leichten Cisien umgeworfen wurden, besonders da sie höhere Räder als die andern Fahrwerke hatten. Dieses gab dem *Ulpianus* (Lib. XIII. ff. Locat.) Gelegenheit auf eine Frage, welche bey den *römischen* Rechtsgelehrten entstand, seine Meinung zu sagen, nämlich: wenn einer ein Cisium auf solche Art umwirft, und der Knecht beschädigt wird; gegen Wen alsdann geklagt werden müsse? Antwort: gegen Den, der das Cisium gemiethet hat. Der Knecht oder der Mulio mufste also auch auf dem Cisium sitzen, während derjenige, der das Fuhrwerk gemiethet hatte, die Thiere lenkte; denn wenn der Mulio selbst seine Maulthiere leitete, so wäre es sehr unbillig gewesen, wegen seiner Ungeschicklichkeit den Herrn su strafen; es seye denn, da sich meistens junge Leute dieses Fuhrwerkes bedienten, welche aus Muthwillen den Treiber dazu anreizten, dafs man sie durch dieses Gesetz davon abwendig und auch für den verursachten Schaden verantwortlich machen wollte, da bey dem armen Cisiario ohnedem nicht viel Entschädigung zu holen war.

Einige Gelehrte halten dafür und es ist glaublich, dafs bey dem dreyspännigen Cisium zwey Thiere an der Deichsel liefen und auf dem dritten, welches nebenher lief, der Kutscher ritt und zwar auf der rechten Seite, die andern an einem Handzügel lenkend; denn da sich auch vornehme Leute dieses Fahrwerkes bedienten, so ist zu vermuthen, dafs sie keinen Stallknecht neben sich sitzen liefsen.

Von den Cisiis spricht ohne Zweifel *Petronius*, wenn er in einer Stelle sagt: „Wir hätten vielleicht die ganze Nacht vor der Thüre stehen müfsen, wenn nicht der Briefbote des *Trimalcio*, der zehen Vehicula hat, dazu gekommen wäre.“ Diese Vehicula waren also Cisia, denn ein Briefbote fuhr weder in einer grofsen Rheda, noch in einem andern schweren vierrädrigen Wagen, sondern in einem zweyrädrigen Gefährte, oder er ritt, wie ich an seinem Orte sagen werde.

Damals waren die Briefposten nicht eingerichtet, wie jetzt, dafs sich jedermann deren bedienen konnte; die Läufer, die reitenden und fahrenden Eilboten, welche der Kaiser oder die Regierung absandten, hatten allein das Recht, sich der Postpferde zu bedienen, wozu sie eine besiegelte Vollmacht (Diploma) vorweisen mufsten. Sie durften sich auch nicht mit Briefen von andern Leuten beladen; sondern hiezu waren bürgerliche Boten oder Unternehmer aufgestellt, welche sich die nöthigen Leute, Wägen und Zugthiere hielten und die Versendung der Briefe besorgten; vornehme Herrschaften hielten ihre besondern Hausboten oder Courier-Sclaven, Tabellarii domestici genannt, die ihren Auftrag entweder reitend oder in einem Cisium fahrend verrichteten. So sagt *Plutarch*, dafs *Icelus*, ein Freygelassener des *Galba*, in sieben Tagen den Weg von *Rom* nach *Clunia* machte, um seinem Herrn die Nachricht von dem Tode des *Nero* zu überbringen. Diese Reise mufste er also mit eigenen Pferden, oder mit dergleichen Privat-Post Cisiis machen, weil er kein Recht hatte, sich der Staatsposten zu bedienen. *Clunia* lag in *Spanien*, war ehemals eine beträchtliche Stadt, anjetzt aber nur noch ein Dorf, welches man *Corusia del Conde* nennt, das zwischen *Aranda di Duero* und *Osma* liegt. *Sueton* und auch *Dio* erzählen, als *Cajus* (Caligula) sich anstellte, gegen die *Britannier* zu ziehen, flüchtete sich ein junger Fürst, Namens *Adminius*, Sohn eines *brittischen* Königs *Cinobellinus* in sein Lager und ersuchte ihn um seinen Schutz gegen seinen erzürnten Vater. *Caligula*, der dieses schon als einen Sieg betrachtete, gleichsam als ob er die ganze Insel erobert hätte, gab dem Senat hievon Nachricht und ertheilte dem Eilboten, der seinen Brief überbrachte, den ausdrücklichen Befehl, in seinem Gefährte (Ci-

sium) auf das Forum, oder den öffentlichen Platz zu fahren und den Brief den Consuln nicht eher, als bey versammeltem Rathe im Tempel des *Mars* einzuhändigen.

Dieses war die eigentliche Bestimmung des Cisium, dessen sich nur die Mannspersonen bedienten; man findet nirgends, dafs auch die Frauenzimmer Gebrauch davon machten. Die Vorstellungen der Fuhrwerke auf Münzen und Gemmen, wie im II. Band Tab. XLII. Fig. 4 5, so auch Fig. 2 und 8 sind allegorisch auf die Gottheiten, die darin fahren; denn einer *Diana*, die mit Hirschen fährt und einer *Cybele*, die den Erdball umzieht, oder einem *Phoebus*, der über den Weltkreis dahin eilet, konnte man kein passenderes Fahrwerk geben, als das fliegende *Cisium*. — Ich halte dafür, dafs alle die Vehicula, deren Form den angeführten Nummern nahe kömmt, wirkliche Cisia sind, da solche ganz mit den verschiedenen Beschreibungen der Alten übereinstimmen, welche ich in diesem Capitel mitgetheilet habe. So zahlreich übrigens die mannigfaltigen Abbildungen von Wägen in diesem Werke sind, so wird man doch keine darunter finden, denen der Name Cisium besser zukäme, als den eben angezeigten.

Der Kasten war nicht bedeckt, sondern der Reisende zog seine Kapuze oder Cucullus über den Kopf; defswegen umwickelte sich auch vielleicht des Nachts *Antonius* den Kopf, wenn er vom Lande in die Stadt fuhr.

Das Fuhrwerk war einfach ohne Zierrathen und der Kasten der Leichtigkeit wegen überflochten oder mit Stäbchen umgeben. Die Brieftaschen lagen gegen den Regen geschützet in einem hängenden Sitzkästchen, worauf ein Kissen lag.

Die Gelehrten sind verschiedener Meinung über die Etymologie dieses Wortes: Einige halten dafür, Cisium komme von Cito, schnell, her, und so hätte man aus Citius, Cisium gemacht; andere sagen, von Scissum, welches so viel hiefse, als ein in der Mitte durchgeschnittener Wagen, ein halber Kasten, auch sieht der Kasten wirklich so aus, als wenn man die hintere Hälfte des Kastens einer Rheda abgeschnitten hätte, wie man noch in Frankreich von einem halben Berline-Wagen sagt, une Berline coupée, oder auch nur kurzweg, une Coupée, Vehiculum scissum. Bey *Gefsner* heifst das Cisium auf *griechisch* Ditrochon (Doppelrad) und *Nonius* 2. 139 nenntes Genus Vehiculi biroti, eine Art zweyrädrigen Fahrwerkes, auch *Vitruv.* in Lib. X. erwähnt des Cisium in eben dem Sinne.

Fig. 2 und 8 sind nach alten Gemmen gezeichnet. Die Form des Kasten ist ganz, wie ich mir die Cisia vorstelle und denen auf den beygefügten Münzen sehr ähnlich; nur sollten die Räder, wie mich dünkt, für ein solches Fahrwerk höher gebaut seyn. Fig. 2 ist *Phoebus*, oder der Sol mit seinen vier Rossen, und Fig. 8 *Cybele* mit ihrem Löwengespann, wovon Mehreres im Capitel der Götter-Wägen gesagt wird. Fig. 1 und 7 sind von *hetrurischen* Urnen bey *Hamilton* entlehnet: sie stellen den *Triptolemus* vor, auf seinem sonderbaren Wagen sitzend, mit den Knien vorwärts. Obgleich solches Fahrwerk nicht unter die Cisia gehört, so habe ich ihm doch seiner Originalität wegen eine Stelle hier einräumen wollen; das ganze Gefährt scheint mir aber vielmehr eine Pflüge oder Seemaschine vorzustellen, wie ich schon früherhin bemerkt habe. Fig. 3 ist auf einem Basrelief des Herrn von *Caylus* zu finden und kann in die Classe der Cisia gesetzt werden.

Capitel XXV.

Das Petorritum.

Petorritum wird auch von Einigen Petoritum geschrieben, wie bey *Varro* und *Festus*; letzterer sagt davon Lib. XIV. 5, es seye ein *gallisches* Gefährt und wie es der Name vermuthen läfst, vierrädrig gewesen. Aber nach seiner Etymologie würde der Name Petoritum für jedes vierrädrige Gefährt anwendbar seyn. Es ist ein offenes oder unbedecktes zweyrädriges *gallisches* Fahrwerk, von dem *Quintilian* Lib. I. Cap. 9 schreibet: „Man bediente sich auch vieler *gallischen* Vehicula, wie z. B. der Rheda und des Petoritum, von dem einen macht *Cicero*, vom andern *Horaz* Erwähnung.“ Einige vergleichen das Petoritum mit dem Pilentum, obgleich es gar nicht von der nämlichen Bauart, sondern leicht und flüchtig gebaut war, und sowohl als ein gemeiner Reisewagen, als auch im Gefolge der Grofsen diente, die Dienerschaft nachzuführen. Der Kasten mufs geräumig gewesen seyn mit mehreren Sitzbänken; denn da die herrschaftlichen Wägen nicht dazu eingerichtet waren, alle die Diener zu tragen, welche die Herren begleiten mufsten; so wurden die Bedienten, Köche, Haarkräusler und Sclaven, deren allemal eine grofse Menge mitzog, auf besondern gemeinen Wägen nachgefahren, wie diefs *Lucian* sagt von den Miethlingen der Grofsen: „Ist es aber um eine Reise zu thun, so kannst du öfters, während es regnet und du der Letzte im Zuge seyn sollst, auf einen Wagen warten, bis keiner mehr vorhanden ist, alsdann wirst du zum Koch oder zum Haarkräusler der Dame eingepackt und bekömmst nicht einmal Stroh genug in den Wagen.“

Wenn *Nero* reisete, so hatte er niemals weniger als tausend Wägen allerley Art in seinem Gefolge, und wenn *Heliogabal* nur spazieren fuhr,

mufsten ihn jedesmal sechzig Wagen begleiten. Defswegen sagt auch *Horaz* in Satyre VI: „dafs er nicht nach glänzenden Würden trachte; denn da müfste er immer den oder jenen Begleiter mit sich schleppen, eine Menge Bedienten und Pferde anschaffen, und wohl zwey hundert Petorrita halten;“ und eben dort äufserte er: „so kann ich, wenn ich will, auf meinem Mauleselchen, welches mich und meinen Mantelsack zugleich zu tragen sich gefallen lassen mufs, bis nach *Tarent* reiten und man spottet nicht meiner, wie des Praetors *Tullius*, weil ihm nur fünf Bediente mit dem Flaschenkorbe und dem Nachtstuhle (Lasanum) folgen, wenn er von *Tibur* zurückkehrt.“ Der alte Scholiast des *Cruquius* bey *Horaz* Lib. I. Cap. 2 sagt: „die Petorrita sind Wägen für die Mägde;“ nämlich den Damen folgten Mägde, den reisenden Herren aber Diener und Selaven im Petorritum; denn die Herrschaften setzten einen besondern Stolz darein, jedesmal auf ihren Reisen ein zahlreiches Gefolge zu haben. Dafs es unbedeckt war, scheint aus den Worten *Isidors* zu erhellen: „das Pilentum ist ein bedecktes Petorritum;“ aber woher der Vergleich? denn zwischen beyden Fuhrwerken findet man gar keine Aehnlichkeit. Das Pilentum ist ein schöner Damen-Wagen, das Petorritum aber ein gemeines Fuhrwerk; ersteres ist bedeckt, letzteres ganz offen; das Pilentum ist ausgepolstert, weich und sanft, von dem Petorritum wird dieses aber nicht gesagt; vielmehr safsen, wie man sah, die Bedienten auf Bündeln Stroh, wie noch auf unsern Bauernwägen; vielleicht waren auch nur harte Bänkchen darinn. Das Pilentum war ein bequemer sicherer Wagen, worauf sogar die bejahrtesten Damen fuhren; das Petorritum hingegen ein stofsendes, halsbrechendes Fahrwerk, dem sich selbst die Männer nicht gerne anvertrauten; wie sich aus folgender Stelle deutlich erweisen läfst, wo *Ausonius* zu dem alten *Paulus* Epist. 14 sagt: „aber eile so schnell als möglich hieher, damit ich dich an Körper im Alter gesund sehe;“ worauf er noch beyfügt, „dich befalle keine Lust nach einer Rheda, oder zu einem muthigen Wallachen, ich rathe dir, hüthe dich vor den dir als schlecht bekannten Petorriten; auch lenke nicht ein zweyter *Metiscus* schnelle Maulesellinnen.“*)

Hier räth also *Ausonius* dem alten *Paulus* sich weder der harten und vollgestopften Landkutsche oder Rheda zu bedienen, in welche man dazumal Waaren und Leute zusammensteckte, noch der halsbrechenden Petorriten, besonders wenn schnelle Maulthiere daran wären, mit denen die Fuhrleute oder Lohnkutscher allen andern Fuhrwerken vorfahren wollten. Hier

*) Metiscus, der von seinem Wagen herabgeworfen wurde, war der Fahrmann des Turnus; S. Aeneid. Lib. XII.

ist also keine Spur von einer Aehnlichkeit mit dem weichen Pilentum; sondern es erscheint das Petorritum als ein gemeiner Lohnwagen, oder vielmehr als ein zweyrädriger Rumpelkarren. Dafs es zweyrädrig war, beweisen die Worte eben desselben in Epist. 8: „Die hornfüfsigen Mauleselinnen mögen die aufgelegten, impostaPetorrita, dahinreifsen (rapiant)." Hier heifst es Petorrita imposta oder aufgelegt; denn an allen zweyrädrigen Gefährten war die Deichsel am Kasten fest; ein Theil der Last lag also den Thieren auf dem Halse im Joche; sie mufsten demnach ziehen und tragen und man konnte mit Recht jeden zweyrädrigen Karren ein aufgelegtes Fuhrwerk nennen. Ein vierrädriger Wagen hingegen, wie die Rheda z. B., wird nur angehängt oder angespannt, nicht aber aufgelegt, denn die Deichsel spielt frey am Joche zwischen den Zugthieren und trägt nichts. Einige Gelehrte, welche durchaus das Petorritum vierrädrig haben wollen, behaupten, das Wort imposta solle hier angespannt heifsen; allein so gleichgültig waren die Alten in ihren Ausdrücken nicht, sie wufsten ihre Wörter bestimmter zu wählen. Zwar sagt *Adelung* in *Mithridat*, es stamme vom *gallischen* Petor, Vier, und von Rid, Rad; aber auf diese Art wären alle vierrädrigen Wägen, Petorriten. *Aulus Gellius* in Lib. XV sagt: „Petorritum ist nicht aus dem *Griechischen* herzuleiten, sondern ganz transalpinisch" (also *gallischer* Sprache). Uebrigens sind die vierrädrigen Wägen auch nicht so leicht umzuwerfen, wie die auf zwey Rädern, besonders wenn letztere hoch gebaut waren, wie es an dergleichen Schnellfuhren üblich war; und dafs das Petorritum in diese Klasse gehörte, beweisen die obigen Worte: „Die Mauleselinnen mögen die aufgelegten Petorriten schnell dahinreifsen; wozu er noch in Epist. 8. beyfügt, weil er seinen Freund vorher schon bat, so schnell wie möglich zu ihm zu eilen, „besser wäre es, du sprängest in ein dreyjochiges Cisium, wenn dir's beliebt." *Ausonius* will dadurch sagen: „weil es doch schnell gehen müsse, wozu die zweyrädrigen Gefährter damals die gebräuchlichsten waren, so sey es doch sicherer, sich einem Cisium anzuvertrauen, wo zwey Thiere das Joch tragen und noch ein drittes nebenher im Strange ziehe, worauf, wie Einige behaupten wollen, der Fahrmann oder Cisiarius ritt, der die Jochthiere viel sicherer im Zügel führen konnte, als der, so auf dem Petorritum safs und die störrischen Mäuler an langen Leitriemen lenkte.

Auch das Petorritum war sogar zuweilen mit einigem Laubwerke, oder mit Bildern von einer Art weifsen Metalles, Andere sagen von Zinne, verzieret, wie bey *Plinius* Lib. XXXIV. Cap. 17 zu lesen ist, der es album Plumbum nennet.

Da nun, wie ich glaube, genugsam erwiesen ist, dafs man dergleichen Petorriten überall zu vermiethen fand, so ist auch kein Wunder, wenn man an grofsen Festtagen viele dergleichen in der Stadt ankommen sah, wie *Horatius* Lib. II. Epist. 2 sagt: „Es eilen die Esseden, die Pilenten, die Petorriten, die Schiffe, den Triumph zu sehen.“

Capitel XXVI.

Plaustrum majus.

Tab. XII. Fig. 1 ist die Abbildung eines vierrädrigen oder grofsen Plaustrum. *Cato* in Re rustica sagt von einem gut eingerichteten Landgute: „Drey grofse Wägen müsse man sich auch halten, Plostra majora III.“ Ein solches diente zu allerley Arbeiten auf dem Lande und noch sind die Plaustra oder Bauernwägen durch ganz *Italien* von dieser nämlichen Form und Bauart. Dieses Bild ist, so wie Fig. 2, von einem Basrelief abgezeichnet, welches sich auf einem *römischen* Grabmale befindet, das bey *Langres* anno 1759 entdeckt worden ist, und wovon *Caylus* in seinem *Recueil* d'Antiquités Tom. IV eine nähere Beschreibung giebt. Allein sein Urtheil über diesen Wagen und dessen Bespannung ist nicht ganz richtig. So sagt er z. B., dieses Fuhrwerk habe viel Besonderes an sich, das man nicht gewohnt sey, an *römischen* Denkmälern zu finden, wie zum Beyspiel, die Bauart des Wagens, die Deichsel, drey in einer Reihe unters Joch gespannte Pferde, das sonderbare Fafs, welches für jene Zeiten etwas Bemerkenswerthes scheine, vorzüglich seye die Kleidung des Fuhrmannes und seine Kaputze auffallend; eben so die Fig. 2, wo der Bauer die Pferde an einer Kette leitet, welche an dem Joche befestiget ist und eine Mütze, Togue, auf dem Kopfe hat und lange Haare, welche bey den *Römern* nicht üblich waren.“

Ferner: „Die Figur 3, wovon noch einiges Weniges zu entdecken ist, scheine das dritte Pferd herbeyzuführen, welches man gewöhnlich an dergleichen Art Wägen spannte; wie man wenigstens von der Bespannung des obigen Wagens schliefsen kann. Endlich dürften die Kleidung, Mütze, langen Haare der 2 Figuren und die vorgemeldeten Umstände leicht den Gedanken erregen, dafs dieses Monu-

J. C. Ginzrot. del.

H. Sculp.

ment in die Zeit des zwölften oder dreyzehnten Jahrhunderts gehöre, weil damals diese Tracht in jenen Gegenden sehr gemein war. Alle diese Einwendungen haben aber einen zu seichten Grund, um über die Aechtheit eines eben so interessanten als seltenen *römischen* Monuments den geringsten Zweifel zu erwecken; weswegen ich hier meine Bemerkungen darüber mitzutheilen wage.

Die Bauart des Wagens: — diese hat gar nichts Aufserordentliches, sie stimmt ganz mit der Beschreibung der alten Schriftsteller überein und mit den übrigen *römischen* Monumenten dieser Art, die sich noch in *Italien* befinden: sie gleichet ganz dem allgemeinen Bauernwagen (il Plaustro), der noch zu unsern Zeiten durch ganz *Italien* gebraucht wird; da jedoch in den Gegenden, wo dieses Monument ausgegraben wurde, auch nicht die entfernteste Spur eines solchen Fuhrwerkes mehr zu finden ist.

Die Deichsel:— diese hat gar nicht das Geringste, das nicht an allen Wägen-Deichseln der *römischen* Fuhrwerke zu sehen wäre, wie die in diesem Werke enthaltenen Abbildungen beweisen.

Die drey Pferde: — diese sind nicht neben einander ins Joch gespannt, wie *Caylus* sagt, sondern, wie gewöhnlich, nur die Deichselpferde; das dritte ist ein Strangpferd, es läuft nebenher, unter der linken Hand gespannt und hiefs Funalis. Dieses war die gewöhnliche und die bequemste Art der Bespannung, wenn der Kutscher auf dem Sitze mit Leitseilen fuhr; denn wenn die Thiere paarweise oder einzeln vor einander gespannt waren, so gieng der Fuhrmann nebenher zu Fufse.

Das fremdartige Fafs: — dergleichen kann man viele in dieser Sammlung sehen, die von der *trajanischen* Säule, von Triumphbögen und andern Monumenten entlehnt sind; alle Weinfuhren in *Italien* sind dieser noch ganz ähnlich. Die ältesten Völker bedienten sich nicht allein der Schläuche um Flüssigkeiten zu versenden, sondern auch der Fässer, um solche auf längere Zeit aufzubewahren; letztere sind also keine Erfindung neuerer Zeiten; denn man lieset im ersten Buch *Samuels* Cap. 10. Als *Saul* zum Könige gewählt wurde, fanden sie ihn nicht, denn er hatte sich unter die Fässer versteckt. Und schon *Hiob* schreibet Cap. 22, dafs es in seinem Bauche gähre, wie der Most, der zugestopft ist und die neuen Fässer zersprenget.

Die Kleidung des Fuhrmanns: — war bey den *römischen* Fuhrleuten, den Courieren und Reisenden allgemein. Der Fuhrmann, Tab. XIX. Fig. 2,

hat die Kaputze über den Kopf gezogen, so auch der Reiter auf dem Kameel. S. II. Bd. Tab. LXXVII. Eine Menge Monumente und Stellen aus alten Auctoren beweisen, dafs der Cucullus oder die Kaputze mit einem Kragen sehr im Gebrauche war; die *Gallier* trugen schon zu den Zeiten der *Römer* Ueberröcke oder Mäntel mit solchen Kaputzen und diese nannte man Bardocucullus. Noch heutiges Tages tragen die Kutscher auf den Landstrafsen, die Couriere, die Fischer und Seeleute durch ganz *Italien* dergleichen Kaputzen von grobem zottelichten Wollenzeuge oder von dickem braunen Tuche; auch in *Bearn* in *Frankreich* werden sie noch häufig getragen, und dort Cape de Bearn genannt. *Martial* in Lib. XIV. Epig. 128 spottet über eine solche Bardocucullum santonicum; „*Gallien* kleidet dich mit der Kaputze von *Saintonge*, den Affen hat sie erst jüngst noch zum Mantel gedient.“

Bey Fig. 2 heifst es: „Der Bauer leitet die Pferde an einer Kette,“ diefs ist irrig. Er leitet sie nicht an der Kette, sondern er trägt das Ende nach, damit die Pferde nicht darauf treten, oder sie im Kothe nachschleifen; es sind Vorspannpferde und diese Kette diente anstatt der Vorlegdeichsel; die *Römer* nannten sie Temo perpetuus. Es wurden oft 6 oder mehrere Paar Zugthiere vor einander an solche Ketten gespannt.

Die Mütze: — dergleichen Mützen waren schon zu der *Römer* Zeiten bekannt, obgleich *Caylus* glaubt, sie gehöre in das zwölfte Jahrhundert; denn auf Tab. XVII. B. Fig. 3 sieht man einen Wagen, wo der Kutscher und der darauf Sitzende schon dergleichen Mützen haben. Diese Figur ist von dem Arcus *Constantini* zu *Rom* abgezeichnet, also sicher nicht aus der neuern Zeit.

Die langen Haare:— machen ihn ebenfalls glauben, dafs dieses Monument von jüngern Zeiten her sey; allein *Langres*, wo es gefunden wurde, liegt im ehemaligen *Belgien*, welches die *Römer* auch *Gallia* comata hiefsen, oder das langhaarige *Gallien*, weil die Einwohner ihre Haare wachsen liefsen und nicht kurz abschnitten wie die *Römer*. Die Vorspann nahm man an jedem Orte, wo man sie brauchte, also konnte der Bauer kein *Römer* seyn; sein Kleid ist ein Oberhemd, wie es die alten *Gallier* trugen, dergleichen noch die Landleute durch ganz *Frankreich* über ihre Kleidung anziehen.

Fig. 3. „bringt ein drittes Pferd neben die zwey andern zu spannen.“ Dieses ist nicht wahrscheinlich; denn es ist glaublich erwiesen, dafs dieses keine Deichsel- sondern Vorspann-Pferde sind; erstere brauchten und hatten keine Ketten, sondern zogen an der Deichsel, die ans Joch gehängt wurde,

und neben die Vorspann-Pferde konnte man kein drittes Pferd spannen, wohl aber vornehin.

Endlich ist es auch defshalb nicht wahrscheinlich, dafs dieses Denkmal in das XIII. Jahrhundert gehöre; weil damals der Gebrauch des Joches an Pferden und Maulthieren schon seit mehreren Jahrhunderten verschwunden war und die Pferde und Maulthiere in Geschirren und Strängen zogen. Ueberdiefs war der Geist des XII. oder XIII. Jahrhunderts gar nicht für dergleichen dauernde Monumente, noch viel weniger für einen solchen profanen Gegenstand, wie dieses Weinfafs; höchstens findet man aus jenen Zeiten einen flachen Grabstein mit christlichen Sinnbildern, ein steinernes Crucifix, die Statue einer Madonna, oder eines heiligen Mönchs.

Es ist nach allem diesem gar nicht zu zweifeln, dafs dieses ein ächtes *römisches* Monument ist, welches um so mehr in Schutz genommen zu werden verdient, da Abbildungen von dieser Art Fuhrwerke äufserst selten sind.

Tab. XI. Fig. 3 und 6 und Tab. XIX. Fig. 2 sind ebenfalls von Grabsteinen genommen; allein was solche Wägen auf den Grabsteinen der *Römer* bedeuten, ist nicht eigentlich zu bestimmen; ich will nur einige Ursachen angeben, die mir die glaublichsten scheinen.

Die *Griechen* und die *Römer* liefsen nicht allezeit grofse Inschriften auf die Grabsteine ihrer Freunde setzen; zuweilen bezeichneten auch nur wenige Buchstaben und einige Werkzeuge den Namen und die ehemalige Beschäftigung des Verstorbenen.

Das Grab des Kriegers wies nebst seinem Namen, einen Schild, Schwerdt oder Helm.

Dem Wettrenner im Circus liefs man eine Biga oder Quadriga, seinen Namen und die Anzahl seiner Siege auf sein Grabmal aushauen; dem Fleischer ein Beil, dem Zimmermann eine Axt, ein Winkelmaas, dem Landbauer eine Hacke, ein Rebmesser, einen Spaten, dem Schmied einen Hammer, eine Zange und so ferner —

Auf andern Grabmälern suchte man durch verschiedene Sinnbilder die Gemüths-Eigenschaften und die Tugenden des Verlebten anzudeuten; darum

sah man auf einigen einen Löwen, einen Hund, einen Pfau, eine Taube und dergleichen; wie auf dem Grabe der *Myro* nach der Uebersetzung der Mad. *Dacier* von einem *griechischen* Epigram: „Wundere dich nicht zu sehen auf dem Grabe der *Myro*, eine Geifsel, eine Eule, einen Bogen, eine Gans und einen Hund.“ Mad. *Dacier* sagt: die Peitsche bezeugte, dafs sie ihre Sclaven zu bestrafen wufste; die Eule, der Vogel der *Pallas*, dafs sie geschickt in der Wollenarbeit und Tapetenwirkerey war; der Bogen, dafs ihr Geist gespannt war nach ihren Hausgeschäften; die Gans, dafs sie sich stets zu Hause hielt; und der Hund, dafs sie ihre Kinder liebte.

Bey andern konnte auch der Fall seyn, dafs an der Stätte, wo Jemand vom Wagen gestürzt und überfahren wurde, oder auch solcher auf eine andere Art verunglückte, man seinem Andenken ein Grabmal errichtete, worauf das Werkzeug seines Unfalles vorgestellt wurde; wie wir noch in unsern Zeiten solche Gedächtnifs-Kreuze an den Wegen, an dem Rande der Schluchten und in wilden Gebirgsgegenden antreffen, wo öfters, wenn die Sperrkette zerreiset, Fuhrmann, Wagen und Pferde in den Abgrund stürzen.

Ein solches Denkmal scheint mir das gegenwärtige zu seyn; vielleicht eines Weinbauern, oder eines Marketenders, der mit Wein dem *römischen* Heere nachfuhr, weil *Belgien* damals wie jetzt kein Weinland war. Vielleicht ist er im nahen Gebirge verunglückt, was die Hemmkette und die Vorspannpferde vermuthen lassen und dafs der Fuhrmann ein *Römer* war, beweiset, sein kurzes Haar, sein *Cucullus*, die Gestalt des Fasses und seines Fuhrwerkes.

Zuweilen mochte auch der Fall gewesen seyn, dafs diejenigen, die ihrem Freunde zu Ehren ein Denkmal setzen liefsen, sich selbst bey dieser Gelegenheit auf die Nachwelt bringen wollten; wie denn auf den meisten Grabschriften steht, Conjux, Filius, Fratres, itemque Heredes F. curaverunt; und da liefsen sich die Frau, der Bruder oder der Vetter auf dem Steine vorstellen, wie sie auf ihrem Wagen zu dem todkranken Freunde eilen, oder (weil die *römischen* Soldaten öfters reiche Beute mitführten), wie sie mit dem Erbtheile davon fahren. Vide hierüber Tab. X. Fig. 3, Tab. XI. Fig. 3 und 6, Tab. XIX. Fig. 2, besonders im II. Bande Tab. LII. A. und mehrere andere von Grabsteinen entlehnte Bilder dieser Art.

Tab. XII. Fig. 4 und 5 sind die Theile eines zweyrädrigen Plaustrum ohne die Räder. T. ist dichölzerne Tafel von Dreylings Dielen, wie an den vierrädrigen Plaustris. V. sind die Backenstücklein, deren jedes aus 2 aufeinander liegenden Stücken

besteht, damit man die Achse, wo sie eingekerbt ist, W. zwischen die Stöcklein in das Loch oder die Büchse X. einlegen kann. Diese Arbuscula sind auf den Seiten unter der Tafel mit einer eisernen Spange belegt und mit Zapfen, Nägeln, oder Zugschrauben befestiget. Y sind die Endzapfen der Achse, welche in die Scheibenräder oder Tympanen befestiget werden. Z ist die feststeckende Deichsel.

Jedes Bauern-Fuhrwerk mit Tympan-Rädern und mit Ochsen bespannt, es mag nun offen oder bedeckt gewesen seyn, wurde bey den Alten Plaustrum genannt. In der *lateinischen* Bibel, die unter dem Namen Vulgata bekannt ist, wird diese Benennung öfters den bedeckten Wägen gegeben, wie *Moses* Lib. IV. Cap. 7: „Und sie brachten sechs bedeckte Wägen mit zwölf Rindern;“ (Sex Plaustra tecta) und die *egyptischen* Wägen, welche *Joseph* seiner Familie auf Befehl des *Pharao* entgegen sandte, heifsen im 1. Buch Mos. Cap. 45 Plaustra de Terra *Aegypti.*

Capitel XXVII.

Das Plaustrum der Nomaden.

Die Nomaden oder umher streifenden Hirtenvölker bedienten sich schon in den frühesten Zeiten des Alterthumes der Wägen mit Hütten und anderer auf mancherley Art bedeckten Fuhrwerke um sowohl ihre Weiber und Kinder, als auch ihr nöthigstes Geräthe und ihren Vorrath, stets vor dem Regen geschützt, auf ihren Zügen nachführen zu können. Es waren einfache Karren auf zwey Rädern oben mit Bretern belegt, worauf sie den Kasten oder die Hütte setzten, wenn sie an einen andern Ort zogen; dieser Aehnlichkeit wegen mit dem gemeinen Plaustrum nannten sie die meisten alten Schriftsteller die *nomadischen* oder *scythischen* Plaustra. Es gab aber auch dergleichen *scythische* Wägen, worauf die geräumige Hütte fest gebaut und nicht zum Abnehmen gerichtet war; sie wurden gewöhnlich mit Thierhäuten und Fellen überdeckt. Andere stellte man je nach dem Umfange der Hütte auf vier Räder.

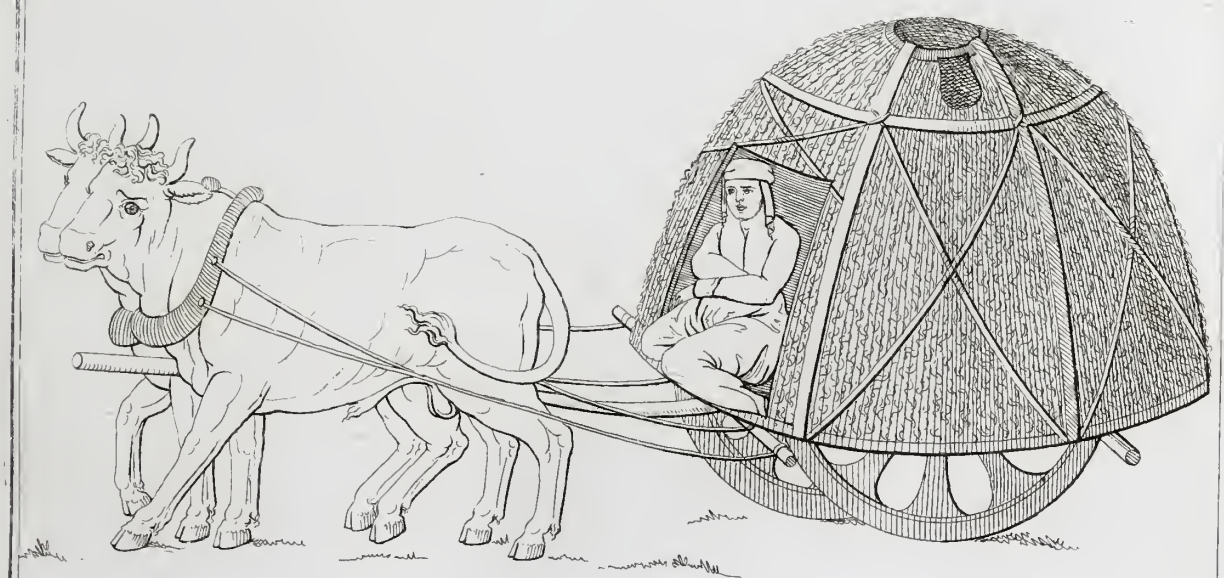
Dieses waren eine Art gemeiner Wägen mit zwey Tragbäumen und wurden daher auch von vielen Auctoren, Carpenta, genannt. Oefters banden sie einen zweyten Karren oder Wagen hinten an, weil sie auf den unübersehbaren Ebenen durch keine schmalen Wege gehindert wurden bequem umzukehren; defswegen behaupteten auch einige alte Schriftsteller, die *Scythen* hätten Wägen mit sechs auch acht Rädern.

Auffallend ist es, dafs man bey den heutigen *Tartarn* noch die nämliche Art Wägen antrifft, als wie diejenigen waren, so *Herodot* beschreibet.

Tab. XIII. Fig. 2 stellt einen *Nomaden*-Wagen vor, wie ihn die heutigen *Kundurau Tartarn* führen; solche haben breit gespeichte Räder und die Gröfse

Fig. 1.

Fig. 2.



J. C. Ginzrot. del.

Lips. Sculp.t

des Fuhrwerkes ist ihren Bedürfnifsen angemessen; auf dieses stellen sie ihre Hütte oder Yus, wenn sie in eine andere Gegend reisen wollen. Diese Hütten sind so leicht, dafs sie von zwey Männern auf den Wagen gehoben werden, der mit Ochsen bespannt ist, die in Kummeten und Strängen und nicht am Joche ziehen. Die Hütten haben gewöhnlich acht bis zehn Schuhe im Durchschnitte; das Gerippe ist von Haselstecken und entweder mit behaarten Thierhäuten, oder mit dicht verarbeitetem Filz überdeckt." Dergleichen schön gearbeiteten Filz, der dem dichtesten Büffelleder gleichet und dessen Stücke ohne Nath unglaublich grofs sind, kann man noch an den kostbaren *türkischen* Zelten bewundern.

Die *Tartaren* haben aber noch andere Wägen, worauf ein einzelner Kasten befestiget ist, ganz wie der auf unseren Schäferkarren, in welchem gewöhnlich ihre Weiber und Töchter fahren und ihre Kisten mit Geräthe gepackt sind, worunter sich eine besser gearbeitete befindet, mit bunten Teppichen überdeckt, in der sie ihre besten Sachen nnd Kleidungsstücke aufbewahren. Meistens laufen die Ochsen damit im beständigen Trabe. Das Dach ist rund und gewölbt.

Die *Kalmucken* bedienen sich der Ochsen, wie wir der Saumrofse; sie legen ihnen Packsättel auf und beladen sie schwer; brauchen sie solche zum Reiten auf Reisen, so traben sie in einem fort.

Der Doktor *Kook*, der mehrere Jahre in *Astracan* gewohnt hatte, sagt in seiner Reisebeschreibung: „Die *Kalmucken*, welche die grofsen Steppen zwischen der *Wolga* und dem *Don* bewohnen, leben blos von der Viehzucht und streifen von einem Weideplatze zum andern; sie wohnen unter Hütten, welche die Gestalt eines Bienenkorbes haben; die der Reichen sind mit Filzdecken überzogen und die der Aermern blos aus Röhrigt geflochten." *Hippocrates* sagt schon: „die Hütten auf den Wägen der *Scythen* waren mit Filz aus dichter Wolle öfters zwey und dreyfach überdeckt; dieses schützet sie vor dem Regen, dem Schnee und den Winden." Der nämliche in seinem Buche de Aere sagt: „*Nomaden* heifen diejenigen Völker, die keine bleibende Wohnung haben, sondern auf vierrädrigen Wägen wohnen; ihre Weiber bringen ihr Leben auf diesen Wägen zu und die Männer hüten ihre zahlreichen Heerden zu Pferde, oder treiben sie auf eine befsere Weide, wenn die erste abgezehrt ist."

Herodot sagt von den *Scythen* im Lib. IV: „Sie haben keine Städte, noch beständige Wohnungen, sondern sie schleppen ihre Häuser überall mit sich; sie sind gute Bogen-Schützen, selbst zu Pferde; sie leben nicht vom Feldbaue, sondern von der Viehzucht und kennen keine andere Wohnung als ihre Wägen.“ Eben Dieses sagt er auch von den *nomadischen Massageten* und setzt hinzu: „Diese Völker haben ihre Weiber gemeinschaftlich und wenn einer seinen Besuch in einem andern Wagen abstattet, so hängt er seinen Köcher auswendig an, um damit Andern anzudeuten, der Platz sey schon besetzt.“

Und *Aeschylus*, welcher 41 Jahre vor *Herodot* lebte, sagt in seinem Stücke, der angefesselte *Prometheus*: „dort aufserhalb der Wüste wirst du zu *nomadischen Scythen* gelangen, die mit einem leichten Pfeile bewaffnet, keine andere Wohnung kennen, als ihre Hütten von Schilf geflochten, die sie auf Wägen nachführen.“ *Horat.* Od. III. v. 24 ruft aus: „Wie viel glücklicher leben die ländlichen *Scythen*, deren wandernde Häuser das Fuhrwerk gemächlich fortträgt, und die rauhen *Geten*, denen die unermessenen Fluren willig Brod und Früchte tragen, gewöhnt, sie nur ein Jahr zu bebauen.“ *Homer* in *Iliade* XIII. spricht von den edlen *Hippämolgen* (Pferdemelkern) und von den *Abiern*, von Milch genährt, als den gerechtesten Menschen.

Die *Griechischen* Auctoren nennen diese Karren und Wägen gewöhnlich Harmas und Hamaxas; die *lateinischen* aber meistens nur Plaustra. Es gab auch dergleichen, die nur mit Baumrinde überdeckt waren, wie man aus *Ammianus* ersehen kann, wo er Lib. XXXI sagt: „Die *Alanen* und die *Costobaker*, ebenfalls *scythische* Völker, haben keine Zelte und bekümmern sich Nichts um das Pflügen, sondern sie leben vom Fleische und Milch-Vorrathe und sitzen auf ihren Plaustris, welche sie in den Einöden mit krummgebogenen Stücken von Baumrinde bedecken.“

Auch mit Leder wurden dergleichen Hütten überspannt: denn *Justinus* Cap. 2. Lib. II. sagt: „Die *Scythen* führen ihre Weiber und Kinder auf Plaustris mit sich herum; diese werden des Regens und der Kälte wegen ringsum mit Leder überspannt und so dienen sie ihnen als Häuser.“

Eben so bedeckten sie solche mit ungegerbten Häuten, wovon die Haare auswärts gekehrt und dicht zusammengenähet waren, wie *Cinnamus* Hist. Lib. I. von den *Scythen* erzählt und beyfügt: diese Plaustra dienten dazu, ihre Weiber und Kinder darauf zu fahren. Daher nannten die *Griechen* die *nomadischen* Völker, *Hamaxabii*, oder auf Wägen Lebende.

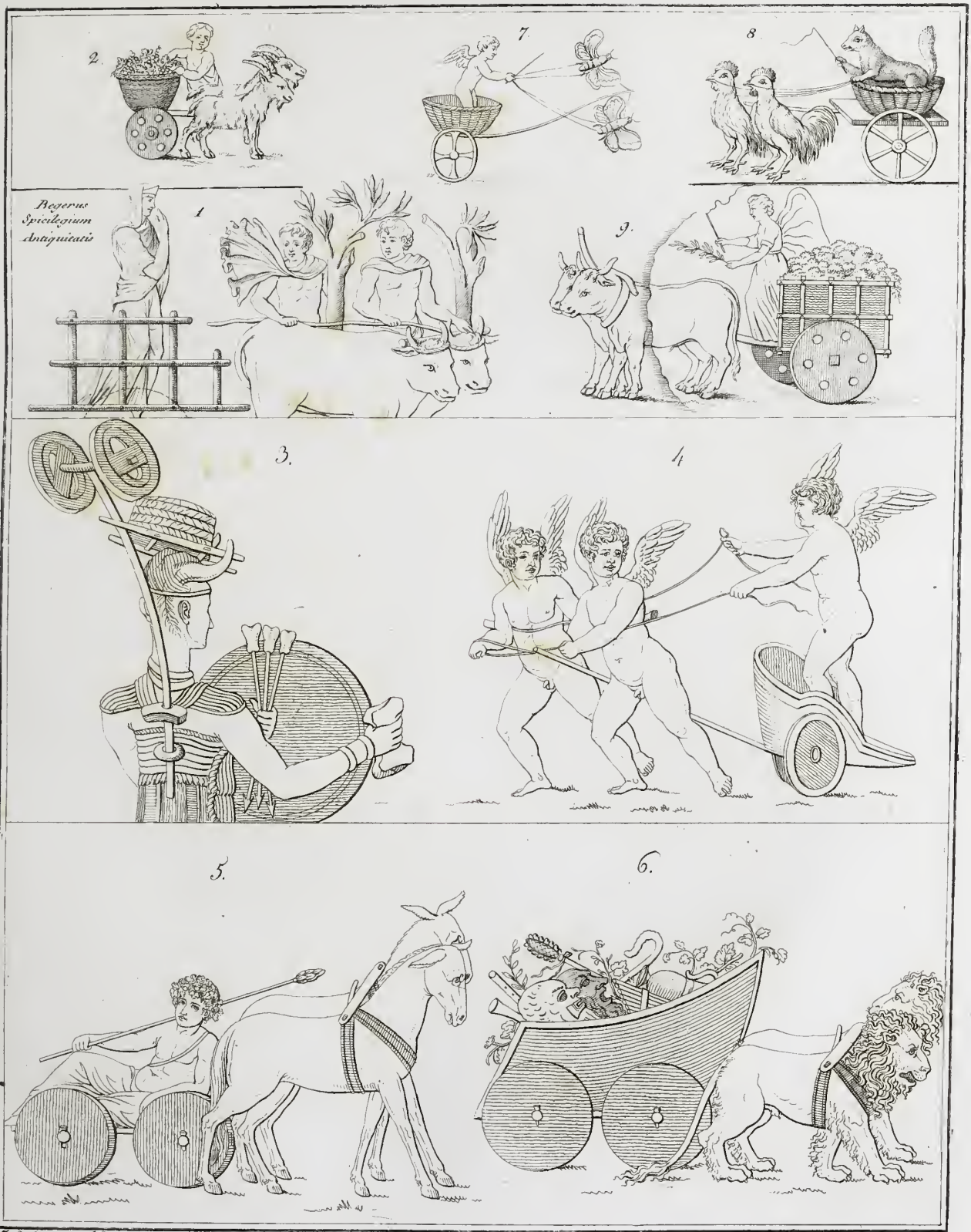
Selbst die ersten *Griechen* waren *Nomaden*-Völker und *Thucydides* sagt von ihnen Lib. I. Cap. 2: „Sie hatten keine bleibenden Wohnplätze, sondern veränderten sie oft.“ Die *Hunnen* gehörten ebenfalls zu den *Nomaden*; denn *Ammian* sagt von ihnen: „Alle haben keinen festen Wohnsitz, sie schweifen ohne Gesetz und Heimath umher; sie sind gleichsam immer auf der Flucht mit den Wägen, worauf sie wohnen und die Weiber ihre Kleider weben, mit den Männern sich begatten, darauf niederkommen und die Kinder grofs ziehen. Wollte man einen fragen, wo er herstamme, so kann er nicht antworten; denn er ist hier oder da empfangen, viel weiter gebohren und noch weiter erzogen.“ Von den *Nomaden* sagt *Mela* Lib. II: „Die *Agathyrsen* und *Sarmaten* schwärmen am Flusse *Briges* herum und werden die auf Wägen Lebenden genannt.“ *Philostratus* sagt eben diefs von den *Aethiopern*.

Die *Scythen* spannten an ihre Plaustra gewöhnlich ein paar Ochsen ins Joch, zuweilen aber auch zwey und drey Paare, jedoch immer zwey und zwey vor einander, wie *Hippocrates* versichert. Diejenigen, welche nur ein Plaustrum mit ein Paar Ochsen halten konnten, nannten sie die Octopodes oder Achtfüfsler. Die Reichern aber zeichneten sich vor Andern durch die Menge ihrer Wägen und Heerden aus; denn in *Lucians* Toxaris lieset man, dafs *Leucanor* den tapfern *Scythen Arsakomas* fragte, als er um seine Tochter anhielt: „Wie viel Vieh und wie viel Wägen hast du denn, darin bestehen ja euere Reichthümer“? *Arsakomas*, der aber kein Vermögen vorzuweisen hatte, erhielt sie nicht, sondern *Adyrmachus*, welcher sich rühmte zehn goldene Trinkgefäfse und achtzig grofse Wägen zu besitzen.“ Die Wägen selbst machten aber nicht den eigentlichen Reichthum dieser *Scythen* aus, sondern die beträchtliche Habe, die sie darauf verführten. Je mehr sie also fahrende Habe besafsen, desto mehr Wägen mufsten sie zu deren Fortschaffung halten; daher sagte man z. B. von einem solchen reichen *Scythen*: „er fährt mit fünfzig und mehreren Wägen, so wie man heutiges Tages von einem reichen Bauern sagen würde: „er fährt mit zehen oder mehreren Pflügen. —

Capitel XXIII.

Von dem Plostellum.

Plostellum ist ein Diminutivum von Plostrum oder Plaustrum. Viele nannten und schrieben es Plostrum. *Cato* in Re rustica sagt Cap. V: „Nimm dich in Acht, dafs du nicht das Plostrum und das Vieh über einen sumpfigen Boden führest;“ und Cap. III: „Verkaufe Wolle, Felle, und ein altes untaugliches Plostrum.“ Auch Kaiser *Fl. Vespasian* sagte gewöhnlich Plostrum; daher erzählt *Sueton* Cap. XXII: Als *Mansorius Florus*, der Consular, ihm vorstellte, es wäre richtiger Plaustra als Plostra zu sagen, begrüfste ihn der Kaiser den folgenden Tag auch *Flaurus* anstatt *Florus*.“ Ein jedes zweyrädriges Handwägelchen hiefs Plostellum, den kleinen vierrädrigen Handwagen aber nannte man Chiromaxius. Die Sclaven mufsten in dergleichen Wägelchen den Vorrath vom Markte in's Haus führen und überhaupt Alles, was sie nicht in der Hand oder auf dem Kopfe tragen konnten. Sogar bey den Armeen mufsten sie allerhand auf dergleichen Fuhrwerken nachführen. Den Kindern, die Alles den Gröfsern nachahmen wollen, schenkte man dergleichen Plostella bey feyerlichen Gelegenheiten, Jahrmärkten und Festtagen; sie hatten die Form wie die Rennwägen, deren man sich im Circus bediente. Andere Kinder zogen sich zuweilen, meistens in kleine Amors verkleidet, auf Befehl ihrer Herren, zur Wette im Circus: es wurden ihnen vielfarbige Feder-Flügel angeschnürt, das mit der Deichsel verbundene Joch auf den Rücken, zuweilen auch vor die Brust gelegt, die Leitseile in die Hände gegeben, und ihre lockigen Haare mit Kränzen geziert; um den Hals, Aerme und Füfse hatten sie goldene Spangen, Binden, oder Schnüre mit Perlen und reichen Zierrathen geschmückt; sonst aber waren sie ganz nackend. Die Vornehmen, welche dergleichen sehr schöne, aber arme Kinder in Dienst nahmen,



J. C. Ginzrot del.

Lips Sculpt.

liefsen sie öfters im Circus zu Wette reiten oder fahren; sie liefen nackend im Hause herum und mufsten bey der Tafel aufwarten.

Tab. XIV. Fig. 4 stellt ein dergleichen Kinder-Plostellum vor. Der darin stehende Knabe treibt die zwey an einem Joche ziehenden, mit den Zügeln an; die Rädchen sind, wie an den Plostris, nicht gespeicht. Dieses Bild ist von einem antiken Mauergemälde abgenommen, welches im *Herculano* entdeckt wurde und noch gut erhalten ist.

Von dergleichen Kinderwägelchen läfst *Aristophanes* in seinem Stücke, die Wolken betitelt, den *Strepsiades* zu seinem Sohne sagen: „Du warst noch nicht drey Jahre alt, als ich dir schon ein hölzernes Wägelchen kaufte auf dem Jahrmarkte, am Feste des *Jupiter*.“ *Horaz* in seiner 2ten Satyre 3, erwähnet dergleichen ganz kleiner Spielwägelchen, wo es heifset: „Du würdest den Greis für kindisch halten, welcher sich damit beschäftigte, Mäuschen an ein Plostellum zu spannen“ *).

Die *Araber* hängen ihren Schaafen ein zweyrädriges Plostellum an, worauf sie den schweren Schweif binden, der öfters drey Ellen lang ist und der sich auf der Erde nachgeschleift, um so eher aufhäuten würde, da er von Fette strotzet und bey einer Elle breit wird. s. *Herodot* L. III. **).

Auch bey Festen des *Bacchus* sah man dergleichen kleine Plostella von Weibern gezogen mit dem Zuge, oder auf den Dörfern herumfahren. Auf solchen stand eine kleine Statue des *Bacchus* mit einem ungeheuer grofsen männlichen Gliede oder *Phallus*, welchen die Weiber mit daran gebundenen

*) Dergleichen Spielereyen gab es noch zuweilen in unsern Zeiten. Die Frau *v. Maintenon* schreibt in einem ihrer Briefe vom Jahre 1716: „Die Madame *de Montespan* vertreibet sich die Zeit, sechs Mäuse an ein kleines Wägelchen von Filigran zu spannen und läfst sich von ihnen in ihre schönen Hände beifsen.“

**) *Leo Africanus* behauptet sogar, dafs es in jenen Gegenden Schaafe gebe, die oft Schweife von 80 Pfunden auf solchen Wägelchen nachschleppen. Der Talmud verbiethet am Sabbath die Schaafe in dergleichen Wägelchen ziehen zu lassen. Noch heutiges Tages giebt es auf dem Vorgebirge der *guten Hoffnung*, Schaafe, deren Schweif 15—20 Pfund wiegt und in den Gegenden des *Senegals* und der *Gambra* bindet man den Schaafen solche kleine Karren an, damit sie ihre Schweife fortschleppen können. S. Hist. Gen. des Voyages. Die meisten dieser kleinen Karren bestehen nur aus einem Bretchen von 18 Zoll ins Gevierte, worauf der Schweif gebunden wird, sie haben kleine Scheibenräder von acht Zoll im Durchmesser und weder Gabel-Deichsel noch Berre.

Schnüren bewegten. Dieser seltsame Gebrauch war sowohl bey den *Griechen* als bey den *Römern* üblich, und *Herodot* Lib. II. erzählt, dafs schon die *Egypter* an diesem Feste dergleichen Bilder hätten, ungefähr einer Elle grofs und das Glied nicht viel kürzer; die Weiber zögen mit denselben auf den Strassen und auf den Dörfern herum und machten diesen *Priap* auf mancherley Art sich bewegen, vermittelst einer Darmsaite, welche daran befestiget war. Alle übertraf aber jener ungeheure Phallus von 120 Ellen (dem keiner der gröfsten Mauerbrecher in der Geschichte gleich kommt), der bey dem *Bacchischen* Prachtaufzuge des *Ptolemaeus Philadelphus* erschien und durch die Strafsen von *Alexandrien* einherzog *). Von dieser sonderbaren Gewohnheit erzählt auch B. *Augustinus* Lib. VII. Civit. Dei Cap. 19 folgendes: „In *Italien* werden auf den Kreuzwegen gewisse Opfer dem *Bacchus* zu Ehren mit abscheulicher Zügellosigkeit gefeyert, weil man dabey das männliche Glied verehret. Dieses schändliche Glied wird an den Festen des *Bacchus* mit vielen Zeremonien auf *Plostellen* gestellt, zuerst durch die Felder auf die Kreuzwege und alsdann in die Stadt gefahren.“ Bey diesen Festen, welche man *Dionysia* nannte, trugen die Mitglieder der Bruderschaft einen grofsen *Phallus* von Feigenholz geschnitzelt um den Hals gebunden; bey *Herodot* sieht man auch, dafs die *Bacchantinnen* dergleichen an Stangen gebunden in dem Zuge trugen.

Diodor Siculus Lib. I. Sect. 1 sagt: „die *Griechen*, die von den *Egyptern* die Geheimnisse und Trinkgelage des *Bacchus* entlehnt haben, verehren auch ein ähnliches Götzenbild, wie jenes, welches sie Phallus nennen.“ Die Alten nannten ihn den Sprossentreiber, den Keim der Natur, den Stammvater der Menschheit!

Winkelmann in seiner Geschichte der Kunst Tom. I. Sect. III. §. IV., wo er von einigen kleinen ehernen Figuren spricht, die in der Insel *Sardinien* gefunden worden sind und die er unter die ältesten der noch vorhandenen Monumente zählt, erwähnet einer sonderbaren Art Plostellen. Das Bild, wovon die Rede ist, hat zwey römische Palmen in der Höhe und stellt einen Krieger in seiner Rüstung vor; in der linken Hand hält er einen runden Schild, hinter welchem drey Pfeile hervorragen und in der rechten einen Bogen; auf dem Kopfe hat er eine Mütze mit zwey Stecken zum Tragen. Dieser Krieger

*) S. *Manso's*, *Alexandrien* unter *Ptolemaeus* II. in seinen vermischten Schriften, Th. II. S. 336 und 400 in Beylage.

trägt auf dem Rücken ein kleines sehr leichtes zweyrädriges Wagengestell, dessen Deichsel in zwey Ringe eingeschoben ist, welche hiezu an dem Rücken seiner Kleider befestiget sind. *Winkelmann* glaubt, dafs die alten *sardischen* Krieger ihren Vorrath selbst mit sich schleppen mufsten, ihn aber anstatt gleich den *Römern* zu tragen, auf dergleichen Plostellen nachzogen; wäre aber der Korb geleert gewesen, oder sie aus dem Felde zurückgekehrt, so hätten sie den übrigen Vorrath auf den Kopf, den Wagen aber auf den Rücken genommen. Tab. XIV. Fig. 3 zeigt ein solches Bild, wie es *Winkelmann* mittheilt.

Tab. XIII. Fig. 1 stellt ein zweyrädriges Plaustrum vor, wie es noch heutiges Tages die *Portugiesen* führen und welches denen ganz ähnlich sieht, deren sich die *Römer* schon vor 2000 Jahren bedienten, defswegen habe ich ihm eine Stelle hier angewiesen.

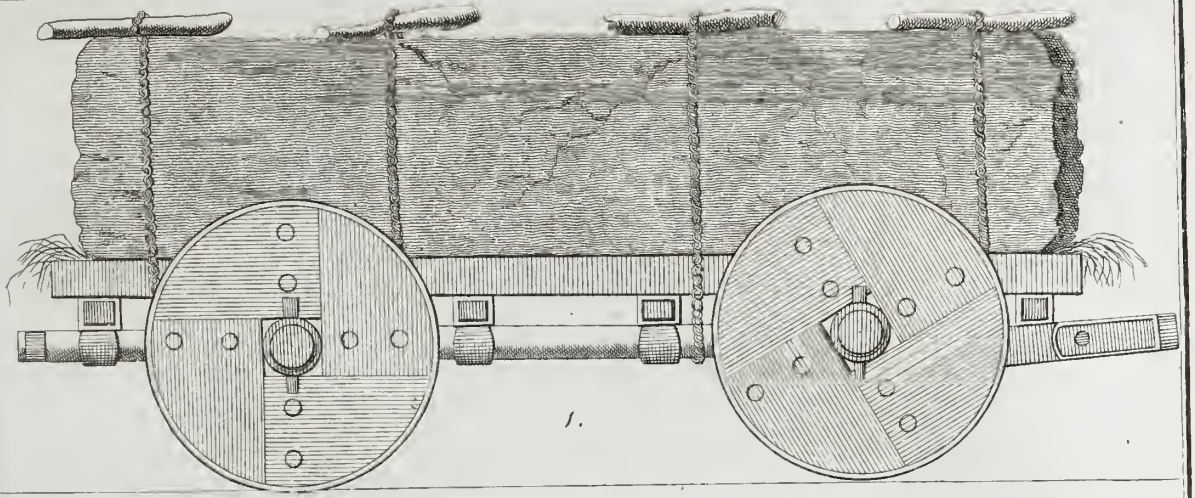
Varro de Re rust. Cap. LII. erwähnt eines *punischen* oder *karthagischen* Plostellum, welches aber eine Dreschmaschine ist, wovon Mehreres im Cap. von den Dreschwägen gesagt worden.

Cap. XXIX.

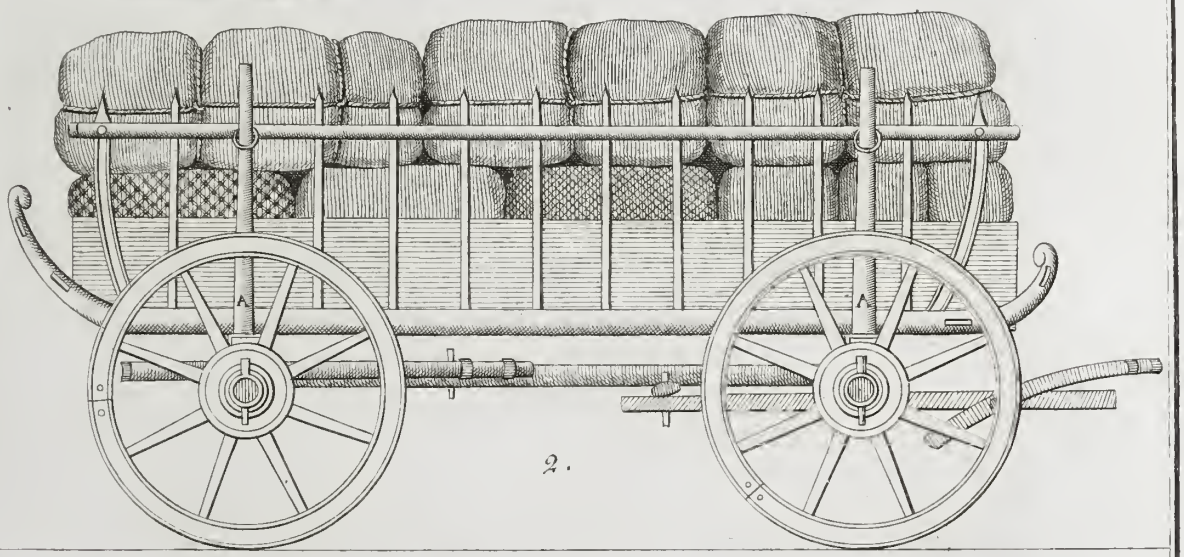
Das Clabulare.

Jedes gemeine Fuhrwerk, das nicht einen ringsum verschlossenen Kasten hatte, wie die Rheda, sondern nur mit zwey offenen Seitenleitern versehen war, hiefs Clabulare, es mochte nun ein zweyrädriger Karren, Carrus clabularis, von dem ich schon an seinem Orte gesprochen, oder ein vierrädriger Leiterwagen, Currus clabularis seyn. Diese Benennung wird von Clavola oder Clabula, ein Schofs, Zweig, Sprosse oder Stäbchen hergeleitet. *Saumaise* (Salmasius) sagt in Commentario zu dem zwölften Capitel des *Capitolinus*, im Leben des *Anton. Pius*: „Clabularis Carrus wurde der Karren genannt, der ringsum mit (Clavolis) Stecken eingefafst oder zusammengefügt war, damit die darauf geladenen Sachen nicht herabfielen.“ Anfänglich ward also clabularis blos als ein Adjectivum zu den Worten Carrus, Currus, oder andern Fuhrwerken hinzugefügt, worauf dergleichen Sprossen, Gitter oder Leitern gestellt wurden; nachher nannte man aber einen solchen Wagen geradezu nur Clabula. Sie wurden in spätern Zeiten allgemein bey der Landwirthschaft und zu den gewöhnlichen Feldarbeiten gebraucht; daher bediente man sich ihrer auch vorzüglich zu Frohnfuhren, weil man sie überall in Menge vorfand. Dergleichen Frohn- oder sogenannte Requisitions-Fuhren waren defswegen zu den damaligen Zeiten mit dem Namen clabularis Cursus, oder die Leiterwagen-Frohne belegt; auch nannte man sie um eben der Ursache willen Angaria, welches Wort so viel hiefs, als eine Zwangfuhr: allein diese Benennung bezeichnet keineswegs die Bauart eines Fuhrwerkes, sondern blos seine Anwendung.

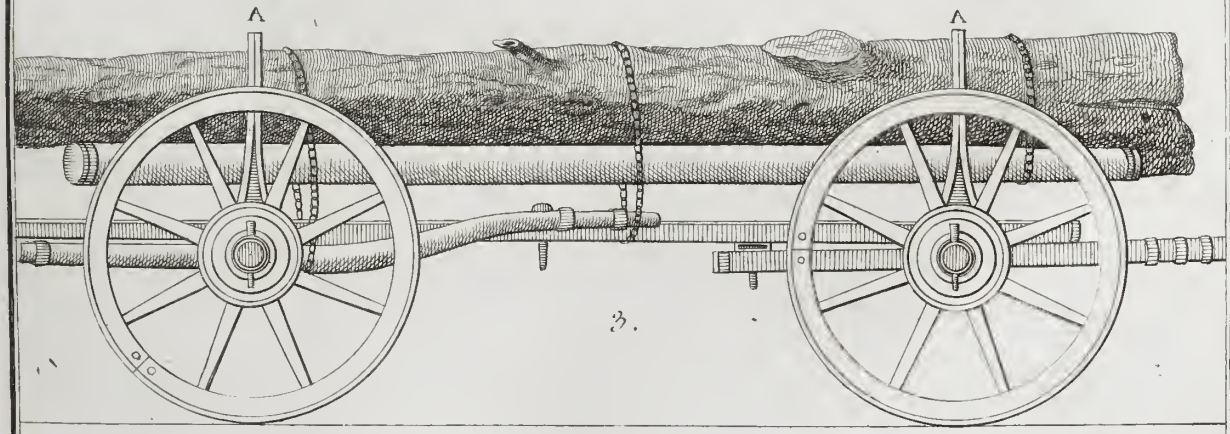
Man findet nirgends, dafs die Clabulare-Wägen zu etwas Anderm als zur Landarbeit, Heu, Stroh und dergleichen zuführen, gedient hätten, oder



1.



2.



3.

J. Ginzrot del.

Seitz sc.

auf der Strafse als Lastfuhren. Um dieser Ursache Willen bediente man sich ihrer auch in jenen immerwährenden kriegerischen Zeiten, den entfernten Armeen die verschiedenen Bedürfnifse nachzuführen, besonders jene, welche einen zu grofsen Raum einnehmen, als wie grobes Feldgeräthe, Zelte und die Päcke mit Kleidungsstücken, wozu die gewöhnlichen Rheden nicht hinlänglich waren.

Dieses kann man aus der Stelle abnehmen, wo es Leg. 28. Cod. *Theod.* de Cursu publico heifst: „Die Rheda soll nicht mehr als tausend Pfund, aber für die Angaria sind ein tausend fünf hundert Pfund hinreichend.“ Da es aber keine besonders gebauten Wägen gab, die man Angarias nannte, sondern hierunter jedes Fuhrwerk verstanden wurde, welches eine Zwang- oder Frohnfuhre machen mufste, so darf man sich wohl einen Currus clabularis, oder den vierrädrigen Leiterwagen, als den gröfsten von allen, und den einzig hiezu tauglichen denken; denn zweyrädrig konnte diese Art nicht seyn, weil der zweyrädrige Postkarren nur 600 Pfunde trug und der vierrädrigen Rheda ein tausend Pfunde aufgeladen wurden. Lex 48 Cod. *Theod.* de Curiosis. bezeichnet die gewöhnlichen Ladungen, welche auf dergleichen Wägen verfahren werden sollten, und die, wie früher erwähnet, ihrer beschriebenen Bauart ganz angemessen sind: „Die Lina, Leinenzeug (oder sind vielleicht auch die Zelte hierunter verstanden?) und die Amictoria (Decken, Kleidungsstücke, Monturen) womit man bisher die Rheden zu beladen pflegte, sollen nicht mehr auf diesen, sondern auf Angarien oder Schiffen fortgeschafft werden.“ Vielleicht ist der Sinn dieser: da die Rheden, welche, wie schon gesagt, vom Staate, oder von der öffentlichen Fuhrwesens-Verwaltung geliefert wurden, nicht hinlänglich oder zu kostspielig waren, die grofsen Ladungen der obgedachten Stücke fortzuführen, so fand man es vortheilhafter, solche auf den vielfassenden Leiterwägen, oder auf geräumigen Schiffen frohnweise wegbringen zu lassen; denn wo ein Seehafen oder ein Stapelort an einem Flufse in der Nähe war, wurden diese Güter auf Clabularien, oder den sogenannten Angarien dahin gebracht, um von dort zu Wasser weiter fortgeschafft zu werden, wie eben in Leg. 16. befohlen wird.

Wenn ich bey dem Worte: Lina, der Zelte erwähnt habe, so schien es mir glaublich, dafs auch diese auf Wägen nachgeführt werden mufsten, weil sich die *Römer*, wie man weifs, der Zelte bedienten, welche gewifs nicht nachgetragen wurden, besonders da sie sehr geräumig, also auch sehr schwer seyn mufsten, wie man auf der *trajanischen* Säule und vielen andern Monumenten wahrnehmen kann.

Das vierrädrige Clabulare war eine langsame Fuhre, wie in damaligen Zeiten alle Bauernwägen, die nur mit Ochsen bespannt wurden; daher findet man auch solche den Geschwindfuhren entgegen gesetzt, z. B. in Leg. 62 cod. *Theod.* de Cursu publico: „Wir haben befohlen, den Gebrauch des Cursus publici gänzlich zu beschränken, so dafs aufser deiner Hoheit (Magnitudine) Niemand Gewalt haben soll, zugleich eine schnelle Fuhre (velox) und eine Frohnfuhre (Currus clabularis) zu nehmen.“ In andern Stellen wird unter der Benennung Angaria, ebenfalls der Frohndienst mit Clabularien verstanden; allein es ist defswegen noch nicht gesagt, dafs alle Angarien offene Leiterwägen waren.

Angaria ist *persischen* Ursprunges. So hiefs bey den *Persern* jeder gezwungene Dienst, besonders aber das Botengehen und die Requisitions-Fuhren sowohl für die Eilboten, als andere im öffentlichen Dienste reisende Personen: weswegen ihre Posten auch Angareion genannt wurden. Bey den *Griechen* hiefs Angarevein Jemanden zwingen, eine Fuhre zu machen; überhaupt wurde jeder Frohndienst, sowohl zu Fufse als Bote oder Wegweiser, oder zu Pferde, oder mit Packeseln, Maulthieren und Saumrossen, oder mit allerley Gattungen Fuhrwerken, es seye auf zwey oder auf vier Rädern, Angaria genannt. Defswegen nannte man jede Frohnfuhre mit Rheden, Angaria rhedaria und die Bauernfrohnfuhre mit Leiterwägen, Angariam oder Cursum clabulare.

Von den Frohndiensten spricht *Matthaeus* im V. Capitel v. 41: „So dich Jemand nöthiget eine Meile zu gehen, so gehe mit ihm zwo.“ Die Gelehrten sind über diese Stelle uneins. Einige halten sich wörtlich an die Uebersetzung und behaupten: *Matthaeus* verstehe hierunter einen gezwungenen Botendienst; andere hingegen wollen aus dem Urtexte beweisen, es heifse: „So dich Jemand zwinget, eine Angaria (Frohnfuhre) zu machen eine Meile weit, so fahre lieber zwey.“ Denn zu der Zeit, wo *Matthaeus* dieses schrieb, stand *Judaea* schon seit langen Zeiten nicht mehr unter der *persischen* Regierung, wo das Botengehen üblich war, sondern unter der Herrschaft des Kaisers *Augustus*, welcher nun auch hier Alles eingerichtet hatte, wie es überall im *römischen* Reiche eingeführt war, was den dortigen *Juden* nicht gefiel. In einer andern Stelle bedient sich *Matthaeus* ebenfalls des Wortes angariare, wo er von der gewaltsamen Behandlung *Simon* des *Cyreneers* spricht, den die Kriegsknechte zwangen, *Christum* das Kreuz nachzutragen.

Wenn ein Heerführer, ein Statthalter, oder ein anderer grofser Staatsdiener an den Ort seiner Bestimmung reisete, so wurden ihm von der Regierung für sich und seine Familie die nöthigen Post-Rheden bewilliget und überdiefs auch noch einige langsame Frohnfuhren oder Leiterwägen gestattet, um sein Gepäcke und seine Dienerschaft nachfolgen zu lassen. Cod. *Theod.* de Cursu publ. im letzten Gesetze heifst es: „Kein Gouverneur (Legatus) oder Heerführer (Dux), wenn er einmal in seiner Provinz ist, soll zu den nachher zu machenden Reisen weder der Geschwindfuhren (Cursus), noch der Frohnwägen (angariae) sich bedienen, sondern hiezu von seinem eigenen Fahrwesen Gebrauch machen.“ Auch der Kranken wegen, die ein solcher Herr in seinem Gefolge haben konnte, wurden ihm dergleichen Angarien zugestanden, wozu man aber nur diejenigen Wägen nahm, welche der zu führenden Last angemessen waren und gewifs keine jener schweren Lastwägen, worauf man die Kriegs-Bedürfnisse der Armee nachschickte. Gewöhnlich waren diese Leiterwägen mit Ochsen bespannt; doch bediente man sich hierzu der Maulesel, zuweilen auch der Pferde, wie man solche vorfand, nach Ort und Umständen.

In Leg. 4. Cod. *Theod.* de Cursu publico heifst es: „Niemand soll diesem Gesetze gemäfs mehr als zwey Angarias nehmen und diefs um Derer willen, die krank sind, wenn er zu dem Orte seiner Bestimmung abreiset; doch so, dafs für jeden Wagen nur zwey paar Ochsen gegeben werden.“ Hier wird also wegen der geringen Last einiger Kranken, die gewöhnlich gröfsere Zahl auf zwey paar Ochsen herabgesetzt, weil das Gesetz ausdrücklich sagt: (tantum) nur zwey paar Ochsen; denn obgleich die Kranken viel Platz einnehmen, so ist doch das Gewicht von keiner Bedeutung; indem man sie nicht zusammenpacken kann, daher waren auch vier Ochsen hinlänglich.

Diese Leiterwägen mufsten die armen Bauern bey allerley Gelegenheiten hergeben, besonders bey Truppenmärschen und in der Nachbarschaft von Armeen, wo man sie nicht allein brauchte, um Proviant, das Gepäcke, die Kranken und die Verwundeten nachzuführen, sondern sogar auch gesunde Soldaten und ihre Weiber und Kinder darauf fortzubringen, wie man aus *Ammianus Marcellinus* Lib. XX vernimmt, wo er erzählt, dafs die Soldaten sich beschwerten, sie würden an die äufsersten Grenzen des Reiches zu marschiren gezwungen, und die Ihrigen, die sie erst durch mörderische Gefechte aus der Sclaverey der *Allemannen* befreyet hätten, würden von Neuem in ihre Gewalt fallen.“ Ferner: „*Julius* nahm Rücksicht auf ihre triftigen Vorstellungen, als er ihnen befahl, mit ihren Familien nach dem *Orient* zu reisen und erlaubte ihnen den Cursus clabularis;“ das heifst, er gestattete, dafs sie ihre Familien

und Hauswesen auf Leiterwägen frohnweise nachführen lassen durften. Dieses Fuhrwerk scheint mir erst in spätern Zeiten bey den *Römern* einheimisch geworden zu seyn; denn man findet davon bey den ältern Classikern nicht die geringste Erwähnung, statt dessen aber das Plaustrum und die Arcera.

Tab. XV. Fig. 2 zeigt die Bauart eines solchen Wagens, wie ich mir ihn vorstelle, denn ich habe nirgends eine Abbildung, die hierzu passend wäre, auf alten Monumenten gefunden.

Dergleichen Wägen bedienen sich noch die *Tartaren*, die *Perser* und die *Türken*, wie ich selbst mehrere dieser Art aus jenen Gegenden gesehen habe. Einige, worin Leute fuhren, waren inwendig hinter den Sprossen mit Matten belegt; in andern füllten geflochtene Körbe oder Bennen den ganzen innern Raum; sie waren mit leinenen Planen oder Matten von Binsen über Reife gespannt, bedeckt. Da nun alle diese Völker sowohl in ihren Sitten und Gebräuchen, als in ihren Kleidungen, Waffen und dergleichen wenige Veränderungen annahmen und seit vielen Jahrhunderten sich ziemlich gleich blieben, so ist zu vermuthen, dafs sie eines der allgemeinsten Fuhrwerke ebenfalls in seiner alten ursprünglichen Form werden gelassen haben; und so konnten diese Fuhrwerke, besonders in den Gegenden des *morgenländischen römischen* Reiches, zu den Zeiten des Kaisers *Constantinus* schon sehr bekannt, vielleicht auch allgemein im Brauche gewesen seyn.

In Kriegszeiten, wo man in der Eile allerley Mundvorrath, Waffen und Kriegszeug herbeyschaffen mufste, wurden Kriegs-Commissarien auf das Land geschickt, um die nöthigen Vorräthe von Lebensmitteln, so wie auch die Fuhrwerke, Zug- und Last-Thiere zusammenzutreiben. Diese Angestellten hatten schon damals eine besondere Geschicklichkeit Alles auf Kosten des Volkes schnell zu bewerkstelligen, und jede Art Wägen, Pferde und anders Zugvieh fanden sie für den Dienst passend; diese Art Angaria nannten die *Römer* tumultuaria. — Wenn aber im Nothfalle, wo die öffentlichen Magazine ausgeleert waren und wegen Mangel an Lebensmitteln man die Bürger zwang, die nöthigen Vorräthe zu liefern, so hiefsen diese Zwang-Lieferungen, Parangaria. Unter Parangaria militaria wurden die Zwang-Dienste der Soldaten (fr. Corvée) verstanden, wie z. B. Schanzen erbauen, Canäle ausgraben, Wälle um das Lager aufwerfen u. d. m.: so mufsten die Heere des *Augustus* die Canäle in

in *Egypten* reinigen, um dem *Nil* einen bessern Abfluſs zu verschaffen und so zwang man die Soldaten des *Probus* in *Ungarn*, Weinberge anzulegen *).

*) Von den Frohn- und Zwang-Fuhren findet man Mehreres bey *Balthazar Stolbergius* in Dissert. de Angariis veterum.

Capitel XXX.

Das Sarracum.

So hiefs das Clabulare, wenn man die Seitenleitern herunter nahm, und nur der nackte Wagen übrig blieb (s. Tab. XV. Fig. 3.), nämlich so, dafs die zwey Hinterräder mit dem Vordergestelle mittelst einer Langwiede verbunden waren; von einer Achse zur andern lagen zwey starke Schanz- oder Tragbäume, worauf man die schwersten Lasten laden konnte, so wie Balken, Breter, Baumstämme und dergleichen. Vermuthlich wufste man dazumal schon, wie noch heutiges Tages, den Hinterwagen von dem Vordergestelle abzuheben, wenn man solche sehr lange Ladungen verführen wollte, wo man alsdann das eine Ende des Stammes auf das Vordergestell befestigte und den Hinterwagen unter dem Stamme so weit zurückschob, bis solcher im Gleichgewichte lag, die Last auf allen vier Rädern gleich vertheilt war und der lange Stamm nicht mehr hin und her schwanken konnte. Eben dieses mufsten die Alten schon mit dem vierrädrigen Plaustro auszurichten gewufst haben, ehe das Sarracum im *Römischen* allgemein eingeführt war. Denn das Plaustrum majus der Alten hatte ungefähr fünf bis sechs Schuhe Entfernung von einer Achse zur andern; es ist also leicht zu begreifen, dafs man keine Balken oder Baumstämme von vierzig bis sechzig Schuhe in der Länge darauf laden konnte. Dergleichen lange Stämme aber auf ein zweyrädriges Plaustrum mit dem einen dickern Ende zu laden und das andere nachschleifen zu lassen, gieng bey jener Bespannung nicht an, wo die Deichsel an dem Joche befestiget war und der geringste Gegenstofs den armen Zugthieren verdoppelte Schläge versetzte; ein Anderes ist unsere heutige Bespannung, wo die Pferde an langen Strängen an das Ende der freyspielenden Deichsel vorgespannt sind.

Wenn defswegen ein solcher langer und schwerer Stamm zu verführen war, so mufsten sie ihn entweder auf vorgemeldete Art aufladen, oder sie be-

festigten in einer angemessenen Entfernung zwey zweyrädrige Plaustra darunter, wie man dieses aus *Juvenal* in der Satyre III. bestätiget findet, wo er von diesen beyden Fuhrwerken sagt: „Auf einem kommenden Sarracum schwankt eine lange Tanne und andere Plaustra fahren eine Fichte.“ Also nicht auf einem Plaustrum. Bey den langen Stämmen wurden keine Tragbäume erfodert, wie diefs der Fall bey den kurzen Lasten war, wie zum Beyspiel, um Bruchsteine, oder grofse Quaderstücke, Marmorblöcke und dergleichen zu verfahren, welche man mit einer starken Unterlage versichern mufste; eben so mufste das Sarracum mit oft erwähnten Trag- oder Lagerbäumen belegt werden, wenn man es als Weinwagen brauchen, oder Oelschläuche und Fäfser darauf versenden wollte, wozu dieses Fuhrwerk ebenfalls diente, wie man aus *Vitruvius* Lib. X. Cap. 1 ersieht, wo er sagt: „Wäre die Kelter nicht schon im Brauche gewesen, so hätten wir weder helles Oel, noch das Geschenk des Weinstockes nach Gefallen haben können; wir hätten keine Fuhrwerke, wenn nicht die Plaustra und Sarraca vorher im Lande erfunden wären.“

Wenn man bey andern Gelegenheiten sich zuweilen auch des Sarracum bediente, um eine ganze Gesellschaft vom Lande nach der Stadt zurückzufahren, so wurde der Boden mit einem Brete belegt und mit zwey andern Dielen die Seiten geschlossen, um die Strohbündel aufzuhalten, worauf die Leute safsen. Die Menschen fuhren zu allen Zeiten auf allerley Wägen, wie es die Bequemlichkeit, die Sparsamkeit, oder die Noth gestattete; und ohne Zweifel wird der *römische* Bauer die Wägen, die er hatte, zu mancherley benutzt haben, was ihm Vortheil brachte und solche alsdann zu den verschiedenen Zwecken haben einrichten lassen, also auch zum Fahren der Leute, wie *Cicero* wider den *Piso* schreibt: „Als deine ganze Verwandtschaft auf einem Sarracum zu dir fuhr.“ Dieses waren Landleute, die es für angenehmer hielten, ungetrennt mit einander auf einem Wagen zu fahren, um ihren Vetter in der Stadt zu besuchen. Aber *Quintilian* bemerkt: Lib VIII. Cap. 3 der Name Sarracum sey eigentlich unanständig (sordidum hoc Nomen) und *Cicero* habe ihn blos gebraucht, um die Verachtung wider jenen Menschen zu vermehren, den er zu Grunde richten wollte. Noch ist diese Sitte überall auf dem Lande einheimisch und auf den sogenannten Zäunsel- oder Zaisel-Wägen in *Oesterreich* und auf den Bauernwägen am *Rhein* sieht man öfters zwanzig heitere Freunde, welche die Freude des Herbstes hier paarweise zusammengedrängt und vereiniget hat.

Sarracum bezeichnet eigentlich einen langen Lastwagen, Landwagen oder Wirthschaftswagen. Einige alte Schriftsteller schrieben

Serracum, wie *Sidonius Apollinaris* in Lib. IV. Epist., wo er sagt: „Keine schweren Gepäcke werden aus der Stadt nach dem Gute gefahren, keine Serraca wurden zum Wegfahren der Lasten herbeygeführt.“ Auch der Dung wurde auf das Sarracum geladen; es ist der nämliche Wagen, welchen *Columella* und andere Carpentum Stercoris nennen und worauf man ein Fuder Mist lud.

A. Marcellinus erzählt Lib. XXXI. von den *Alanen*, einem *scythischen* Volke, dafs sie sich dieser Fuhrwerke im Kriege bedienten, vermuthlich um ihre Weiber und Haushaltung nach der Sitte der *Nomaden* nachzuführen; auf dergleichen Wägen und auf Plaustris waren ihre Hütten oder Zelte gestellt; es war ihre beständige Wohnung, wie ich schon an seinem Orte gezeigt habe. Er sagt ferner: „Wenn sie an Grasplätze gekommen waren, so stellten sie ihre *Sarraca* in einer runden Figur zusammen und lebten nach ihrer wilden Art. Ist das Futter aufgezehrt, so fahren sie ihre gleichsam auf Carpenten gebaute Stadt weiter. „*Salust* in Fragm. (Galli) Impedimenta collocant omnia, construunt carros et Sarraca crebra disponunt.“ „Die *Gallier* stellten alles Gepäck zusammen und ordneten die Karren und vertheilten die zahlreichen Sarraca (zur Wagenburg).“ Es ist schon bemerkt worden, dafs die *Römer* ein jedes Untergestell, oder grobes Lastfuhrwerk auch Carpentum nannten, welches aber nicht mit dem Carpentum pompaticum zu verwechseln ist.

In einigen alten Glossarien wird Sarracum ein Steinwagen genannt, nicht allein wegen der Bausteine, die man darauf laden konnte, sondern auch wegen der glatten Kieselsteine, welche zuweilen für die Steinschleuderer und die Wurfmaschinen auf dergleichen Wägen herbeygeführet wurden, weil man nicht sogleich auf jeder Stelle taugliche Steine fand.

Julius Capitolinus im Leben des *Antoninus* sagt, dafs man sich dieses Fuhrwerkes auch bediente, um die Todten aus der Stadt zu führen: „Die Pestilenz war so grofs, dafs man die Leichname auf Vehiculis und Sarracis hinausfahren mufste.“ Hier ist aber von einem aufserordentlichen Falle die Rede, wo man alle Mittel ergriff, die grofse Menge Leichname schnell aus der Stadt zu schaffen.

Man findet das Wort Soracum bey *Festus* anstatt Sarracum; wo er sagt: es seye ein Fuhrwerk, worauf die Schauspieler ihre Scenen, oder breterne Decorationen und übriges Theatergeräthe fahren liefsen. Andere

hingegen sagen, es wäre nur ein geflochtener Korb, worin die Comödianten ihre Kleider und Geräthschaften hineinpackten. Sorakos ist ein *griechisches* Wort und heifst eigentlich ein Korb, worin die Feigen eingedrückt und versandt wurden. *Plautus* versteht unter Soracus einen Verschlag oder eine Kiste; allein dieses pafst Alles nicht für das oben beschriebene Sarracum, obgleich es erwiesen ist, dafs dieses kein *lateinisches*, sondern ein ausländisches barbarisches Wort ist, weil man sogar dem *Cicero* vorwirft, dafs er sich dessen bedient hat; so ist es dennoch eben so gewifs, dafs diese Benennung, so wie das Fuhrwerk, bey den *Römern* einheimisch geworden ist. Vielleicht ist dieser Wagen wegen seiner stärkern Bauart, wegen seiner geräumigen Länge und seinen hohen gespeichten Rädern dem kurzen und niedrigen Plaustro vorgezogen worden.

Die *Griechen* hatten schon viele Jahrhunderte vor den *Römern* hohe und gespeichte Räder an ihren Lastwägen, während die *Römer* sich noch der niedern Plaustra mit den Scheibenrädern bedienten. Schon *Homer* sagt in der Ilias: „und *Priamos* hiefs sie den Packwagen hervorthun aus der Halle, stark und hochrädrig und mit geräumigem Korbe versehen.“ Man konnte ebenfalls auf ein Sarracum Körbe stellen und so waren ohne Zweifel die vorerwähnten Comödianten-Wägen. Sogar die *nomadischen* Völker mufsten schon hohe und gespeichte Räder an ihren Wägen haben, denn mit den niedern *Tympana*-Rädern konnten sie weder in den sandigen, noch in den sumpfigen Gegenden fortkommen.

Vielleicht ist Sarracum auch *arabischen* Ursprunges, von *Sarraca*, einer *medischen* Stadt im glücklichen *Arabien*, daher die *Sarracenen*. Es scheint wenigstens eben so füglich von da, als von *Sorakos* einem Feigenkorbe herzukommen. Tab. XV. Fig. 3 ist ein Sarracum, wie ich mir solches nach dessen verschiedenen vorerwähntem Gebrauche vorstelle. Obgleich ich kein ähnliches auf irgend einem Monumente gefunden habe, so ist doch gewifs nicht zu läugnen, dafs auch schon die Alten dergleichen Fuhrwerke haben mufsten.

Capitel XXXI.

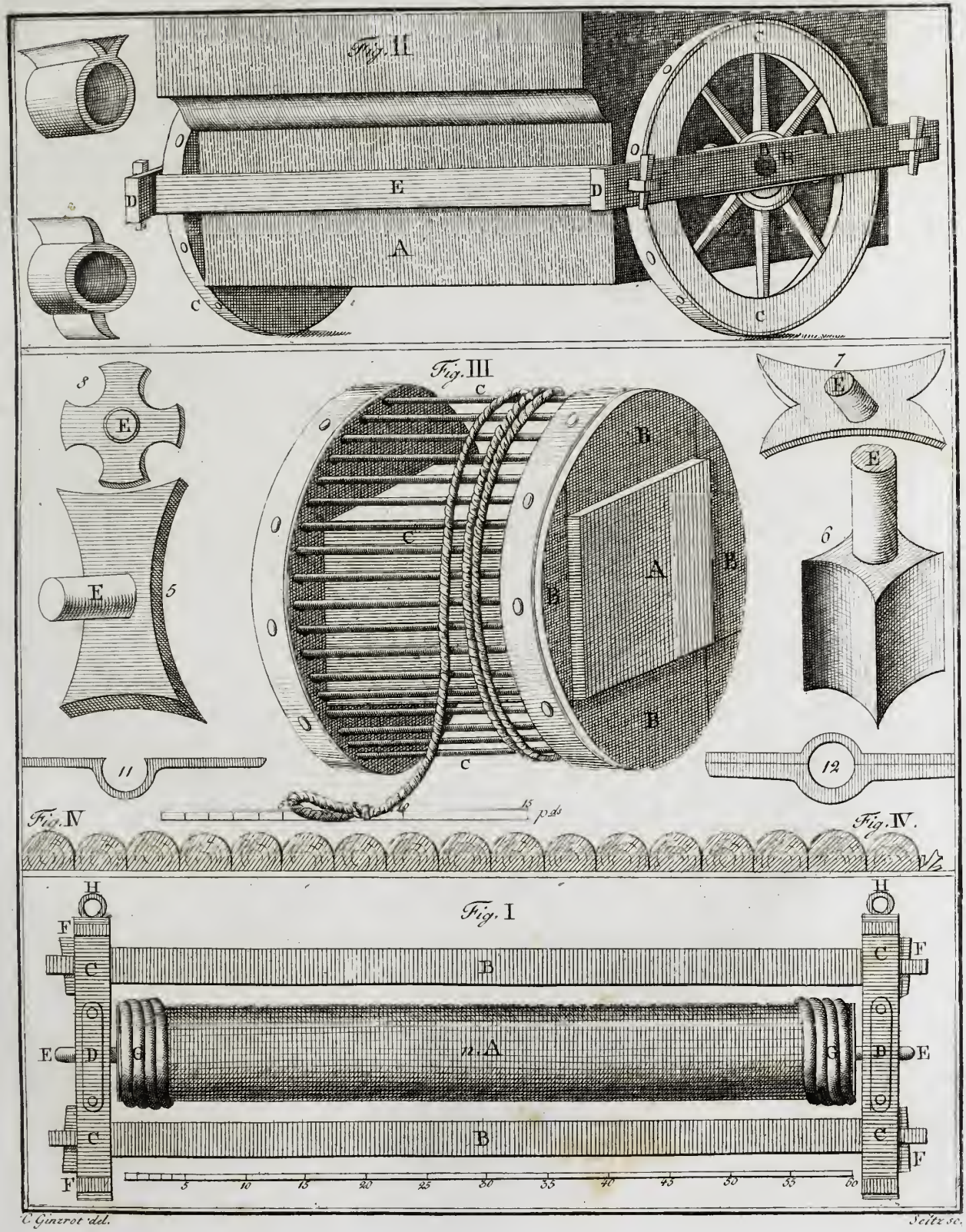
Der Chamulcus.

Dieses war der niedere Blockwagen, *Bayr.* Protzwagen (le Binard), worauf die Alten die gröfsten Marmorblöcke und die schwersten Steinmassen herbeyführten *). Das ganze Gestell war von verhältnifsmäfsiger Gröfse und Stärke, sehr niedrig und mit vier Tympana oder Scheibenrädern von gleicher Höhe versehen, sowohl um die schweren Lasten besser auf und abladen zu können, als auch wegen der Dauer und Sicherheit des Wagens.

Die Räder auf gegenwärtiger Zeichnung Tab. XV. Fig. 1 sind ohne Felgen, Speichen und Naben, nur aus vier Stücken Holz zusammengefügt und verzapft; wenn je ein Volk dergleichen aufserordentlich starke Fuhrwerke von verschiedener Gattung und Bauart benöthigt war, so waren es gewifs die *Römer*, welche aus den entferntesten Gegenden der Welt die gröfsten Steinmassen, kolossalische Statuen von Marmor und Erz, porphirne Säulen und Obelisken von Granit von unglaublicher Länge, nach *Rom* brachten.

Hiezu waren die gewöhnlichen Wägen nicht tauglich; es mufsten besondere erbauet, Maschinen ersonnen und die Strafsen befestiget werden, um dergleichen ungeheuere Lasten vorwärts bewegen und Berg auf und ab bis an

*) In einigen Wörterbüchern wird der Blockwagen auch Mandra genannt, welches Wort eigentlich einen Viehstall, einen viereckigten Verschlag oder auch einen Schragen bedeutet. Mehrere Ausleger nennen den Chamulcus, Currus humilis, quo utimur ad magna pondera vehenda, und auch Carpentum humile, ein niedriges Fuhrwerk, worauf grofse Lasten fortgeschafft werden.



C. Ginzrot del.

Seitz sc.

den bestimmten Ort bringen zu können *). So liefs *Caligula* die *Triremen*, oder die grofsen Schiffe mit drey Reihen Ruder, mit denen er in den Ocean gefahren war, eine grofse Strecke weit über Land nach *Rom* führen, wie *Dio* erzählet, und *Cleopatra* liefs die Schiffe, womit sie sich flüchten wollte, über drey hundert Stadien weit über Land an das rothe Meer bringen. *Pollux* in Onomasticon Lib. VII. 33 sagt: „die hölzernen Walzen, welche den Schiffen untergelegt werden, heifsen Phalanges; aber die Schragen oder Bodenschleifen, Trahae Humi tractae und *griechisch* Chamulkoi genannt, sind Maschinen, worauf die Schiffe zum trocknen ans Land gezogen werden.“ Phalanx, eigentlich eine Walze, und Phalangion eine kleine Walze. Horaz Od. I. 4., wo er die wiederauflebende Thätigkeit der Natur im Frühlinge besingt, nennt diese *griechischen* Chalmucken und Phalangen, Machinae; „Trahuntque siccas Machinae Carinas.“ (Und die Maschinen schleppen die trockenen Kiele wieder zum Meere.)

Machina ist eigentlich ein Bewegwerkzeug, wodurch Etwas von der Stelle bewegt und in Gang gebracht wird. *Mitscherlich* sagt hievon: beym Hineinschaffen der Schiffe ins Meer rollte die dünnere Walze nach, beym Herausschaffen aber die dickere. Beweisstellen seyen hiezu *Apollon. Rhod.* 1, 371; *Orph. Argon.* 237; *Gronov.* zum Plautus, Cap. III., 2, 27 und *Morus* zum *Caes.* Bell. Civ. II. 10.

Die Stelle des *Plautus* in *Casina*, wovon *Gronovius* spricht, heifset: „Navim rursum in Pulvinarium subducere“ das Schiff wiederum auf den Standplatz ziehen. Pulvinaria, griech. Neostathma, Neorcia, waren Standplätze für die Schiffe. In einem *griech.* Lexicon steht: „Neopiscoi — längs dem Ufer hin aufgeführte Schupfen, unter welchen die Schiffe zu überwintern oder auszubessern gestellt werden. Von dem ungeheuern Schiffe, welches *Hiero* zu *Syracus* unter Aufsicht und Anleitung des *Archimedes*, durch den Baumeister *Archias* aus *Korinth* erbauen liefs, findet man in *Athenaei* Deisoph. Lib. V. 10: dafs man auf dem *Aetna* so viel Holz dazu schlug, als zur Erbauung von sechzig Triremen erfoderlich war. Nach Verlauf von sechs Monathen war die erste Hälfte zu Stande gebracht, die *Hiero* sogleich ins Meer

*) Die ältesten und einfachsten Maschinen, deren man sich vor Erfindung der Wägen schon bediente, waren die Walzen, die man entweder unmittelbar unter die Last oder unter einen Schragen oder Schleife, worauf die Last lag, schob; wo sie als Räder dienten und mit der Schleife vereint einen Wagen bildeten. S. Tab. I. A. Fig. 7.

zu ziehen befahl, bis die andere indefs auch vollendet wäre. Da das Herabschaffen dieses Schiffes zum Meere mit grofsen Schwierigkeiten verbunden war, so erfand *Archimedes* die *Helice* (Walze, Rolle, nach Einigen ein Flaschenzug) und schaffte nun allein, mit wenigen Werkzeugen (nach mehreren Auslegern; mit wenigen Sclaven), das Schiff zum Meere hinab.

Hesychius, in dem Buche vom Seekriegwesen, braucht das Wort Holkoi, um eine Maschine zu bezeichnen, die benutzt wurde, um Schiffe über Land fortzubringen. Hingegen lieset man in *Frontin. Stratagematicon* Lib. I. Cap. 5: „Als der *Lacedaemonier Lysander* mit der ganzen Flotte im Hafen der *Athener* belagert und von der Menge feindlicher Schiffe ganz umringt war, liefs er auf der Seite, wo das Meer eine schmale Zunge bildet, seine Soldaten heimlich ans Ufer gehen und mittelst untergestellter Räder die Schiffe über Land zum nächsten Hafen nach *Monychia* versetzen.“ *Diodor* Sic. Lib. IV. Cap. 56 sagt von den *Argonauten:* „Sie ziehen ihre Schiffe aus dem *Dnieper* über Land bis in die *Dwina*, bey acht Meilen weit.“ Und *Zosimus* V. 29 sogar: „die *Argonauten* setzten das Schiff *Argo* auf Maschinen (Machinae) und zogen es (helkein, ziehen,) einen Weg von 400 Stadien weit bis zum (Nord) Meere.“ Dafs diese Arche von nicht gemeinem Baue und Gröfse gewesen, erzählt *Diodor.* Sic. in Lib. IV. Cap. 41 ausführlich.

Die *egyptischen* Obelisken, welche ehemals in grofser Anzahl die schönsten Plätze und die verschiedenen Circus im alten *Rom* zierten und von einem einzigen Steine von unglaublicher Länge und Schwere waren, erfoderten einen Uebernehmer von grofsen Kenntnissen und Erfahrung, um solche umzulegen, die weite Strecke über Land bis ans Meer zu bringen, dort in ein Schiff zu laden, an Ort und Stelle auszuschiffen und dann unbeschädiget wieder aufzurichten.

Der grofse Obelisk, welcher noch in *Rom* auf dem Platze del Popolo stehet, wurde einst von *Sesostris*, Könige von *Egypten*, in der Stadt *Heliopolis* aufgerichtet, und *Caesar Augustus* liefs solchen nach *Rom* bringen und im Circo maximo aufstellen. Er ist 108 *italienische* Palmi hoch, aus einem Stücke rothen *orientalischen* Granit und mit Hieroglyphen ringsum eingegraben. In dem Pallaste des *Osymandias* steht noch zu unsern Zeiten, einer der gröfsten und schönsten Obelisken von rosenrothem Granit, der noch besonders gut erhalten ist: sein Gewicht beträgt zwey Millionen Pfund und er mufste aus einem 45 französ. Meilen entlegenen Steinbruche dahin geschafft

werden; wie man in dem grofsen franz. Prachtwerke über *Egypten* beschrieben findet.

Zur Fortschaffung dergleichen langer Massen bediente man sich nicht immer der Wägen mit Rädern, sondern es wurden starke Sehragen von Baumstämmen wie Schleifen zusammengefügt, welchen man dicke Walzen unterlegte und so wurden solche auf den zu diesem Zweeke eingeriehteten Strafsen, langsam vorwärts bewegt; aber auf die vorbeschriebene Weise konnte man auch mit der gröfsten Anstrengung dennoch nur drey bis vier Stunden Weges des Tags fortrüeken. Auch dergleichen Maschinen hiefs man Chamulkos.

Dieser Art bedient man sich noch in *Rom*; einige legen anstatt der runden Walzen, starke flachrunde Querhölzer, wie eine Bängel-Brücke, dicht neben einander unter den Schragen, seiner ganzen Länge nach; der Untertheil der Backenstüeke dieser Leiter oder Sehragens wird mit Sehmierseife bestrichen, so wie auch die querliegenden Balken, deren obere Seite erhaben zugerundet ist; hundert Schritte vor dem Schragen wird ein einfaeher aufreehtstehender Wellbaum in den Boden befestiget und mittelst eines dreyfsig Schuhe langen Querhebels langsam umgetrieben; — zwey Männer sind hinreichend, um die gröfste Last auf solehe Art fortglitschen zu machen; — wie einer der unterliegenden Balken frey wird, so nimmt man ihn hinten weg, und legt ihn vorne unter den Schragen und wenn der lange Zugstrang ganz aufgehaspelt ist, dann wird der Wellbaum wieder weiter vorausgerüekt. S. Tab. XVI. Fig. IV.

Es wird hier nieht an unreehter Stelle seyn, wenn ieh noeh einige besondere Arten anzeige, wie die Alten die sehwersten Massen fortbewegten. *Vitruvius* erwähnet ihrer Lib. X. Cap. 6, wo er die sinnreiehe Erfindung des *Ctesiphon* mittheilet. Dieser wollte nämlich aus dem benaehbarten Steinbruche die Säulenschäfte zu dem Tempel der *Diana* naeh *Ephesus* führen und weil er, wegen der ungeheuren Last und des weiehen Bodens der Feldwege, auf kein Fuhrwerk sieh verlassen durfte und befürehten mufste, dafs die Räder einsänken; so gieng er auf folgende Art zu Werke. Mit vier Balken, welche nur das Drittheil so dick waren, als die Marmor-Säule, umfafste er den Säulensehaft; nämlich mit zweyen die Säule der Länge naeh und mit zwey andern die beyden Enden in die Quere; verzapfte solche zusammen und verband sie mit Vorsteckern oder Schliefskeilen. In die beyden Enden der Säule gofs er mit Bley eiserne Zapfen (Subscus) mit Sehwalbensehwänzen fest und umfieng sie mit Banden oder Büchsen, die er in die Seiten der zwey Querbalken einliefs; überdiefs umband er die Enden der Säulen mit steineichenen Reifsteeken. Die-

se Zapfen also, die in ihren Büchsen liefen, hatten so viel Spielraum, dafs, wie die vorgespannten Ochsen zogen, sich die Säulenschäfte in denselben ohne Mühe fortwälzten. Als nun alle Säulenschäfte so herbeygeführt waren und die Architraben oder die oben darauf liegenden Gesimse auch fortgeschafft werden sollten, so wandte der Sohn des *Ctetiphon*, *Metagenes*, die oben beschriebene Art auch auf die Fortführung der Architraben an. Er machte nämlich Räder, die beyläufig zwölf Schuhe hoch waren, in deren Nabe er die Enden des Gesimses auf die vorerwähnte Art mit den Zapfen in die Büchsen einschlofs. Als nun die Ochsen die Balken-Rahme voranzogen, so dreheten sich die Räder in ihren Zapfen und Banden und die Architraben, die wie Achsen in den Rädern stacken, gelangten so wie die Schäfte der Säulen an den Ort ihrer Bestimmung. — Ein Muster hievon mag seyn, wie in den Palaestris die Cylinder die Spaziergänge ebnen. — Dieses hätte aber nicht geschehen können, wenn es nicht so nahe gewesen wäre; denn von dem Steinbruche bis zum Tempel sind nicht mehr als acht tausend Schritte (oder 40000 Fufs), ein ebenes Gefilde ohne alle Anhöhe."

„Bey meinem Gedenken (sagt Vitruvius ferner), war die Basis des kolossalen *Apollo* im Tempel vor Alter verwittert, und weil man befürchtete, die Statue möchte herabfallen und zerbrechen, so verdung man die Basis, die aus demselben Steinbruche gesprengt werden mufste. Ein gewisser *Paconius* übernahm diefs. Diese Basis war zwölf Schuhe lang, acht Schuhe breit und sechs Schuhe hoch. Aber aus stolzem Selbstvertrauen schaffte er sie nicht, wie *Metagenes* fort, sondern er beschlofs zu demselben Vorhaben eine Maschine anderer Art zu machen. S. Tab. XVI. Fig. III. Daher verfertigte er die Räder ungefähr fünfzehn Fufs hoch; in diese schlofs er die Enden des Steines ein, dann umgab er den Stein ringsum mit zwey Zoll dicken Spindeln von einem Rade zum andern, die er im Kreise rund um befestigte, so dafs eine von der andern kaum einen Fufs abstand. Hierauf umwickelte er diese Spindeln mit einem Stricke, woran er Ochsen spannte. So drehete er, wie begreiflich ist, die Räder um; aber der Strick konnte sie nicht geradeaus lenken, weil er bald auf diese, bald auf jene Seite ablief, daher mufste er immer wieder zurückgezogen werden. So verspendete *Paconius* mit Hin- und Herziehen, Geld, wie zum Vollführen des Vorhabens nicht nöthig war."

Der Tempel der *Diana* wurde zu den sieben Wunderwerken der Welt gezählet. Zweyhundert und zwanzig Jahre dauerte sein Bau; ganz Asien trug dazu bey. Er war 425 Schuhe lang und 220 breit; rund um standen 127 Säulen von weifsem Marmor *jonischer* Ordnung und jede von 60 Schuh Höhe, wie

man bey *Plinius* Lib. XXXVI. Cap. 14. *Strabo*, *Pausanias*, *Pomp. Mela* und anderen finden kann. Im Verhältnifse ihrer Länge von 60 Schuhen mufsten diese Säulenschäfte ungefähr acht Schuhe dick gewesen seyn; defswegen wollte ich mich nicht der Auslegung der meisten Uebersetzer bedienen, welche sagen, die Balken oder die hölzerne Rahme, worin sich die Säulen umdreheten und fortgezogen wurden, wären nur vier Zolle stark gewesen, weil Trientalis der dritte Theil vom Schuhe heifst, oder vierzöllig; Trientalis heifst aber auch der dritte Theil eines Dinges: daher ich vermuthe, dafs *Vitruvius* unter diesem Worte den dritten Theil der Säulendicke verstanden habe. Auf diese Weise würden die Balken zwey und dreyfsig Zoll dick gewesen seyn, welche Stärke angemessener ist, der Gewalt einer aufserordentlichen Menge vorgespannter Zugthiere zu widerstehen und die ungeheure Last einer solchen Säule nachzuziehen, als ein Stämmchen von 60 Schuh Länge, das nur vier Zoll in der Dicke hätte; dieses würde den Namen eines Balkens nicht verdienen, sondern im Verhältnifse mit den Säulen, blos eine schwache Gerte seyn. Man könnte vielleicht einwenden, dafs ein solcher dicker Balken (wäre er aus nun einem oder aus mehreren Stämmen zusammengefügt gewesen,) zu schwer auf das Joch der vorangespannten Ochsen gedrückt hätte; allein man bedenke, dafs auch ein eben so schwerer Querbalke hinter dem Säulenschafte in gleicher Richtung lag, wodurch man die Rahme so ins Gleichgewicht richten konnte, dafs gar keine Last weder auf die Deichsel noch auf das Joch drückte. Dieses sieht man noch an den ungeheuer schweren *französischen* Lastwägen auf zwey Rädern, deren einige mit siebzig Zentnern Last beladen sind, die der Lander-Gaul (le Limonier) im Gleichgewichte tragen mufs. Tab. XVI. Fig. 1 zeigt die Gestalt dieser Maschine, wie man sich solche nach der Beschreibung *Vitruv's* vorstellen kann. Zu gröfserer Deutlichkeit habe ich den Mafsstab beygefügt, wonach das richtige Verhältnifs aller Theile leichter bestimmt werden kann.

A. Ist der sechzig Fufs lange und acht Schuhe dicke marmorne Säulenschaft, wie er aus dem Steinbruche kam (Scapus ex Lapicidinis).

B. Sind die, der ganzen Säulenlänge gleichlaufenden, drittelsdicke, oder 32 Zolle starken Verbindungs-Balken, oder Schäfte (Scapi ex Materia).

C. Sind die zwey Querbalken von gleicher Dicke, welche die Enden der Säule einschlossen und mit den Langbalken dauerhaft verbunden, vereiniget und verzapfet waren.

D. Ist die Stelle, wo die Büchsen, Kapseln oder Armillas in den Seiten der Querbalken eingelassen waren, die aber von oben nicht zu

sehen sind. Vermuthlich wurde der Balken an dieser Stelle unten und oben mit einer eisernen Spange verstärkt, auch mufste man das Büchsenloch, worin sich die Zapfen dreheten, so bohren, dafs die Rahme von Balken, wie im Gleichgewichte hieng und weder zu schwer vorwärts noch hinter sich fiel.

E. Sind die eisernen Zapfen, welche mit Bley in die Enden der Säule eingegossen waren und einen Ansatz hatten, wie ein doppelter Schwalbenschwanz (Subscus), damit der Zapfen sich desto fester in den Stein einsetzen liefse, ungefähr wie noch die Mühlsteine an ihren Achsenspindeln eingefafst sind. Diese Zapfen, welche in den Büchsen freyes Spiel hatten, waren durch die zwey Querbalken eingeschlossen, dafs sie keinen besondern Vorstecker bedurften. Wenn nun der Säulenschaft an Ort und Stelle gekommen, so wurden die Keile aus den Endzapfen F genommen und das Gebälke auf Plaustris oder Sarracis nach dem Steinbruche zurükgebracht, um eine andere Säule abzuholen.

Diese Säulenschäfte wurden nur ins Grobe ausgehauen und erst in der Nachbarschaft des Ortes ihrer Bestimmung vom Bildhauer geendiget, besonders einige, die der ganzen Länge nach mit Figuren überdeckt waren — vielleicht wie die *trajanische* Säule; — andere waren mit Pfeifen oder Hohlkehlen rings umgeben, wie man in den Beschreibungen dieses Tempels findet. Diese würde man also gewifs nicht so weit auf dem Boden hingerollt haben, da *Ctesiphon* schon die Vorsicht gebrauchte, die Enden der Schäfte mit Reifstecken von Steineichen, Ilex, iligneas, zu umfassen, um solche vor dem Aussplittern zu schützen. Diese Vorsicht habe ich auch in vielen Steinbrüchen verschiedener Gegenden bemerket, wo man die Kanten der Mühlsteine, oder grofser Schleifsteine, die etwas weit verführet werden sollen, auf gleiche Art gegen Beschädigungen sichert. S: No. G. Die Dicke solcher rauhen Schäfte mufs also viel beträchtlicher gewesen seyn, als die der vollendeten Säulen.

Vitruvius beschreibt die Art nicht, wie die Ochsen an diese Maschine gespannt waren, noch wie viel Paare dazu erfodert wurden, um sie in Bewegung zu setzen. Vermuthlich wurde auf jeder Seite an der Spitze H des Querbalkens C. eine Deichsel angefügt, welche an das Joch des ersten paar Ochsen befestiget war und nicht allein dazu diente, die Maschine empor zu halten, sondern auch zu lenken. Vor diesen zogen die übrigen Ochsen paarweise an Vorlegdeichseln, so viel als erfoderlich waren, um die Masse gleich einer Walze

vorwärts zu bewegen. Die Ochsen liefen in zwey Reihen bey 60 Schuhe weit von einander und die Aufseher, so wie die Führer, mufsten darauf merken, dafs die Zugthiere der beyden Reihen in gleichem Schritte zogen, welches mit Ochsen am besten auszuführen war. Ohne Deichseln zu fahren und die Ochsen nur an Stricken vom Joche aus neben einander an den Vorderbalken anzuhängen und vor diese wieder so viel gleiche Reihen, als erfoderlich waren, ziehen zu lassen, wäre unausführbar gewesen. *Vitruvius* hatte daher Recht zu bemerken, dafs diese Art nicht in allen Gegenden angewandt werden könne.

Fig. II. auf demselben Blatte stellt die Art des *Metagenes* vor, wie er die grofsen Architraben, oder die Gesimssteine, die auf die Säulen zu liegen kamen, herbeyschaffte. Obgleich *Vitruvius* die Gröfse dieser Steine nicht anzeigt, so ist jedoch leicht zu erachten, dafs sie im Verhältnifse zu den Säulen sehr hoch und breit seyn mufsten und so lang, dafs ein jeder dieser Steine von einer Säule zur andern reichte. *Metagenes* suchte daher das Gleichgewicht eines jeden Steines A, welches auf einer unterlegten Walze leicht zu finden war, und dann hieng er ihn frey an die, in jedem Ende eingegossenen Zapfen B zwischen zwey Räder C, die von aufserordentlich starker Bauart gewesen seyn mufsten; die Naben waren kurz, mit eisernen Ringen oder Kapseln ausgebüchset und wurden an diese hervorragenden Zapfen wie an Achsenspindeln eingeschoben, alsdann aber erst die Querbalken D vorgelegt und mit den beyden Langbalken E vereiniget und verkeilet. So hieng nun der Stein zwischen dieser Rahme eingeschlossen, dafs er sich nicht in den Zapfen wenden konnte und die angespannten Ochsen zogen an den auf den Seiten hervorragenden zwey Deichseln auf eben die Art, wie jene an den Säulenschäften. Noch ist zu bemerken, dafs die Räder wenigstens zwölf Zolle breite Felgen haben und gespeichet seyn mufsten; Scheibenräder von zwölf Fufs Höhe wären nicht so dauerhaft gewesen. Die Alten bedienten sich an Lastfuhren der breitgefelgten Räder und der breite Gartencylinder war ebenfalls schon bey ihnen im Gebrauche, wie *Vitruvius* beweiset.

Einige Ausleger *Vitruv's* halten dafür, dafs die Räder des *Metagenes* aufserhalb der Rahme liefen; jedoch ist es glaublicher, dafs solche innerhalb der Balken giengen, wie ich auf dem Bilde Fig. 2 bemerkt habe. Denn je näher der Tragpunkt an der Last ist, je mehr vermag er zu tragen; die Balken-Rahme hingegen trägt nichts, sondern dienet blos zum Ziehen.

Fig. III. giebt einen Begriff von der Maschine, vermittelst welcher *Paconius* das Fufsgestelle des kolossalen *Apollo* mit so vielem Geld- und Zeit-Auf-

wande fortbrachte. Der Gedanke ist nicht zu verwerfen; denn diese ungeheure Masse mufste sich leicht fortwälzen; allein er hatte nicht dafür gesorgt, dafs sie eben so leicht in der bestimmten Richtung fortgelenkt werden konnte, welches doch, wie mir dünkt, ausführbar gewesen wäre, wenn er, statt ein Seil um die Spindeln zu wickeln, auf jeder Seite inwendig an den Rädern das Seil um eine Spule gewunden und an jedes dieser zwey Seile die Ochsen vorgespannet hätte. Besser wäre es aber jedoch gewesen, wenn er diese Masse im Mittelpunkt, wie die vorigen, in eine Balken-Rahme eingefafst hätte.

A. stellt den 12 Schuhe langen, acht Fufs breiten, und sechs Schuhe hohen Stein vor. Dieser stack mit jedem Ende in einem Rade, welches weder Nabe, noch Speichen hatte, sondern aus einem Felgkreise von dicken Bolen bestand, mit dem das Ende des Steines wie mit einem Rade umgeben, oder umbauet war.

B. Obgleich die meisten Ausleger übersetzen, die Räder des *Paconius* hätten nur 15 Schuhe im Umfange gehabt, so wollte dennoch *Vitruv* bestimmt sagen, dafs diese Räder beyläufig (circiter) 15 Schuhe im Durchschnitt hoch waren; denn im ersten Falle wären solche zu fünfzehn Fufs Umkreis nur 5 Schuhe hoch gewesen. Wie hätte man also die Enden dieses 8 Schuhe dicken Steines in 5 Schuhe hohe Räder einfassen können?

C. sind die Spindeln, die in einem Kreise von einem Rade zum andern in der Felgendicke eingezapft waren, jedoch so weit vom Rande, dafs der dicke Zugstrang tiefer lag, als der Schienenkreis und den Boden nicht berühren konnte; diese Räder waren mit eisernen breiten Reifen umgeben.

Vitruvius nennt die Endzapfen, an welchen sich die Säulen dreheten, Chodaces, welches mit Cnodax einerley ist und einen eisernen Zapfen, oder eine Achsenspindel bedeutet; *griechisch* heifset es Chnoa. An Fig 1. und Fig. 5. 6. 7. und 8. ist der Cnodax mit E bezeichnet. Um aber solchen haltbarer und mit Sicherheit befestigen und in den Stein einlassen zu können, wurde er gewöhnlich mit einem starken Ansatze aus einem Stück Eisen geschmiedet, der bald die Gestalt eines Kreuzes, bald eines zugerundeten oder gespaltenen Schwalbenschwanzes hatte, wie man an den Fig. 5. 6. 7. und 8. sehen kann. *Vitruv* nennt es *Subscus;* einen einfachen Schwalbenschwanz hingegen Securicula, (fem.) *Französisch* heifst diefs Queue d'aronde. Diese Zapfen rieben sich in eisernen Büchsen, die *Vitruvius* Armillas nennt, womit man im *Lateinischen* einen jeden metallenen flachen Ring, oder ein flaches Band bezeichnet. Ar-

milla heifst auch eine Armspange. Wenn die Zapfen in Radnaben liefen, oder in die Dicke eines Querbalkens, wie bey Fig. 1. und 2. durchbohret waren, so wurden diese Armillae in die Mitte des Holzes eingelassen und befestiget; sie hatten alsdann die Gestalt wie Fig. 9 und 10. und pafsten genau um den Zapfen. Ihr Zweck war, zu verhindern, dafs das Holz durch diese Spindel oder Zapfen nicht ausgerieben werden konnte. Es gab aber auch an verschiedenen Maschinen, Krahnerädern u. a. m. dergleichen Cnodaces, welche nicht immer durchs Holz gebohrt waren, sondern entweder unter dem Tragbalken hiengen, oder auf demselben ruheten; alsdann waren die Bande, die sie umgaben, von der Form wie Fig. 11. und 12. und hiefsen ebenfalls Armillae.

Bonani hat eine Beschreibung hinterlassen, worin er erzählet, wie der Obelisk, welcher ehemals in dem Circus des *Nero* stand und bis auf die Zeiten des Pabstes *Sixtus* V. neben der Peterskirche aufgerichtet, von dieser Stelle weggebracht und auf Befehl dieses Pabstes auf dem *St. Petersplatze* vor der Basilica des Vatikans aufgestellt wurde, wo man ihn jetzt noch mit Bewunderung anstaunt. Diesen Obelisk soll einst *Caligula* von *Egypten* nach *Rom* haben bringen lassen. Er ist der einzige, welcher nicht mit hieroglyphischen Figuren bedeckt und der bis auf unsere Zeiten ganz erhalten ist. Die Fortschaffung dieses Steines aus einem Stücke röthlichen Granits von 43 Ellen Länge, welcher nach der Berechnung des *Fontana* eine Million Pfunde wiegen soll, mufs grofse Schwierigkeiten und Aufwand erfodert haben. *Bellori* in der Lebensbeschreibung des *Fontana* versichert, dafs die Art der Fortschaffung dieses Obeliskes von fünfzig der ausgezeichnetsten Baumeister, welche damals in *Rom* zusammengekommen waren, erwogen und entschieden worden. Die Wahl der Ausführung traf den *Dominikus Fontana*. Den 29. April im Jahr 1586 wurde der Anfang zu dieser grofsen, mechanischen Operation gemacht und bis den darauf folgenden 7ten May hatte man es schon dahin gebracht, dafs diese kolossalische Masse auf eine zu diesem Zwecke verfertigte Brücke umgelegt war. Wegen der grofsen Sonnenhitze wagte man es nicht, die Arbeit während des Sommers fortzusetzen, weil zu besorgen war, dafs sich das Seilwerk entzünden möchte; aber den 10ten September fieng man schon vor Tage an zu arbeiten und Abends, als eben die Sonne untergieng, stand der Obelisk aufrecht. Das entzückte Volk trug den geschickten Werkmeister *Fontana* auf den Schultern wie im Triumphe unter immerwährendem Freudengeschreye, Glockengeläute, Kanonendonner und unter Trompeten- und Pauken-Schall nach seiner Wohnung.

Die einfachen Maschinen, die zur Errichtung dieses Obelisks erfoderlich waren, bestanden aus 46 Erdwinden, zu deren Bewegung 140 Pferde und

800 Menschen gebraucht wurden. Das Zeichen zum Anziehen wurde durch Trompeten, zum Nachlassen aber durch eine Glocke gegeben. Der Pabst *Sixtus*, V. liefs dem *Fontana* eine goldene Kette umhängen und beschenkte ihn reichlich.

Die gelehrtesten Alterthumsforscher gestehen, dafs die Fortschaffung so grofser Steinmassen aus *Egypten* bis *Rom* zu unsern Zeiten noch ein Problem ist, weil man nirgends eine bestimmte Beschreibung bey den Alten findet, welcher Mittel sie sich bedienten, solche in *Egypten* umzulegen, über das Meer zu bringen, auszuschiffen und aufzurichten: zwar erzählt *Plutarch*, dafs *Archimedes* eine Maschine erfunden, die er Polyspastus und *Athenäus* in seinen Deiphosoph, Helice nennt, mit welcher er ein grofses beladenes Meerschiff ganz allein und ohne Mühe fortziehen und flottmachen konnte; allein über die Beschaffenheit dieser Maschine findet sich nirgends eine nähere Beschreibung. Eben dieſs ist der Fall mit dem Chamulcus, von dem Einige behaupten, es sey der niedere Block- oder Protz-Wagen, wie es schon der *griechische* Name anzuzeigen scheint, von Chamai, auf der Erde, niedrig und helco, ich ziehe. Andere hingegen sagen, die Chamulken, welche dazu dienten, um ungeheure Lasten, wie z. B. grofse Schiffe, Felsenstücke, Obelisken, Säulen und dergleichen fortzuschaffen, seyen keine Wägen, sondern Traheae, Schleifen, gewesen, oder vielmehr lange starke Balkenrahmen, worauf man die Last befestigte und alsdann diesen Rahmen oder Schragen, daran öfters mehrere hinter einander hiengen, dicke Walzen unterlegte, vermittelst deren die ganze Maschine leicht fortbewegt werden konnte, wenn man vorher, wie es seyn mufste, die Wege geebnet und befestigt hatte. S. hierüber *Argol.* in *Panvin.* de Lud. circ. Cap. 20. *Ammian Marcellin* bedient sich dieses griechischen Wortes, wo er Lib. XXVII. von dem Obelisk spricht: „Er wird in den Flecken *Alexandri* gebracht, drey *lateinische* Meilen von der Stadt entfernt; hier ward er auf Chamulken gelegt und langsam durch das *ostianische* Thor, über den Fischmarkt nach dem Circus magnus gebracht. Nun fehlte es nur noch am Aufrichten, das man kaum für möglich hielt. Doch führte man Balkengerüste bis zu einer gefährlichen Höhe auf; man glaubte einen Wald von Maschinen vor sich zu sehen; man legte ungeheure starke und lange Seile an, die wie vielfach zusammengedrehete Fäden in einem Gewebe einen dichten Vorhang unter dem Himmel hinzogen; an diesen Seilen ward dann der mit Bilderschrift verzierte Steinfels nach und nach in die leere Luft erhoben, hieng lange schwebend und stand endlich von vielen tausend Menschenhänden mittelst grofser Winden, wie sie in Mühlen gebräuchlich sind, mitten im Circus aufgestellt.“

Diodor, Sicul., Lib. IV. Cap. 80. sagt: „Die *Kretenser* erbauten in der neuen Stadt einen Tempel, der nicht blofs durch seine aufserordentliche Gröfse,

sondern auch durch den beym Baue gemachten Aufwand, Verwunderung erregte. Da sie aber in ihrem eigenen Gebiete keine tauglichen Steine hatten, so holten sie solche von ihren Nachbarn, den *Agyrinäern*, ungeachtet beyde Städte hundert Stadien von einander entfernt und die Wege, worauf die Steine fortgeschafft werden mufsten, überaus rauh und schwer zu durchfahren waren. Sie führten also auf (besonders) dazu gefertigten vierrädrigen Wägen (*gr.* Hamaxai tetrakyklei) mit hundert Jochen Ochsen die Steinmassen herbey." Dieses waren sicherlich keine kleinen Steine, sondern Quaderstücke, Säulen und Gesimse von beträchtlicher Gröfse, die man auf den gewöhnlichen Bauernwägen nicht fortbringen konnte und defswegen ganz besonders dazu geeignete Blockwägen bauen lassen mufste. Harma hiefs jedes zweyrädrige Gefährt; Hamaxa (Plaustrum) jeder gemeine vierrädrige Wagen, sowohl Leute, als Lasten zu fahren; daher man die *Nomaden* auch *Hamaxobii*, die auf Wägen Lebenden, nennt. Tetrakyklos, von Tetra, vier und Kyklos, Zirkel, Reif, also vierrädrig. Harmamaxa hingegen hiefs der bedeckte Prachtwagen.

Die Schiffe, worauf dergleichen ungeheure Steinmassen verführt wurden, waren ebenfalls von einer besondern Bauart, sehr lang, breit und flach, mit einem brückenartigen geraden niedern Gerüste, worauf die Last lag. Diese Schiffe hiefsen Naves lapidariae, Steinschiffe, deren in *Petron.* Satyr. erwähnt wird, wo *Corax* der Sclave des *Eumolpus* ausruft: „Glaubt ihr, ich seye ein Lastthier, oder gar ein Steinschiff (aut lapidaria navis), um mir solche Last aufzuladen.

*) Jo. Bapt. Piranesi im *Campus Martius* antiquae urbis *Romae. Rom* 1762. fol. giebt die Abbildung der ungeheuren Maschinerey, wodurch unter Pabst *Clemens* XI. im J. 1705 die Säule des Kaisers *Antonin* aus den Trümmern wiederum aufgerichtet wurde. Und in seinen Antichita *Romane* findet man verschiedene Hebmaschinen zu grofsen Massen etc. abgebildet und beschrieben.

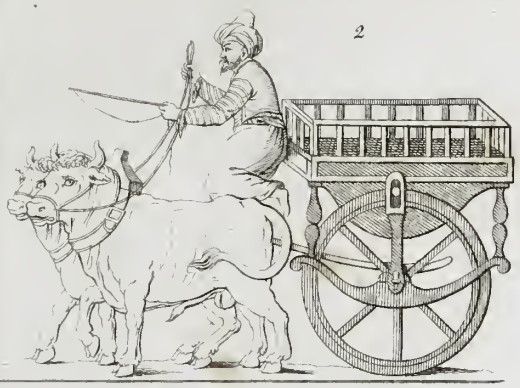
Capitel XXXII.

Der Currus.

Obgleich die alten Schriftsteller alle Gattungen von Fuhr- und Fahrwägen mit dem Namen Currus belegten; so hatte dieses Gefährt dennoch seine eigene Gestalt und Bauart: wie z. B. der Currus *indicus*, *persicus*, *asiaticus*, *dacicus*, *scythicus*, *dalmaticus* u. s. w., deren bey *Aeschilus* in den *Persern;* und auch bey *Pollux* de Curribus I. Cap. 141 erwähnet wird: „nominantur quaedam Vectura *persica*, quaedam *laconica* etc.; welche vorgenannte alle zu der Art von unbedeckten Carpenten gehörten und daher von den *Römern* auch öfters so genannt wurden.

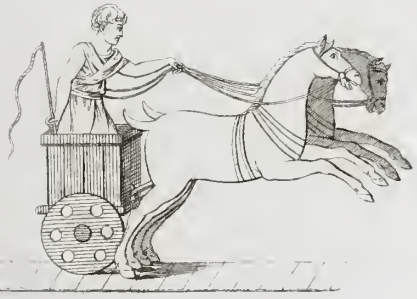
Auf Tab. XVII. A. befinden sich mehrere zweyrädrige Currus von verschiedener sonderbarer Bauart, wie Nro. 1. ein *alt-indischer* Königs-Wagen mit sechs Pferden bespannt, der aus — the Works of Sir *William Jones*, London, 4. — entlehnet ist; der Führer sitzt auf dem rechten Handpferde, wie es noch in jenen Ländern üblich ist; die Beschirrung ist zierlich und reich. In dem vertieften Raume des Kastens liegen Polster, worauf der König sitzet, auch scheint der Kasten auf zwey federartigen Schwebehölzern zu ruhen, die in ihrer Mitte an den Enden der Achse befestigt sind; vermuthlich wurde der Kasten durch Schwungriemen im Gleichgewichte gehalten, dafs er nicht überschlagen konnte. Die jetzigen *indianischen* zweyrädrigen Wägen sind noch in ihrer Bauart den älteren *indischen* ähnlich, wie man an Nro. 2 wahrnehmen kann, welches sich in *Wigands* u. A. Beschreibung von *Indien* abgebildet findet. Wenn man damit die Abbildungen Tab. LIX und LX. II. Band vergleicht, so wäre man geneigt zu glauben, dafs diese Schwebehölzer jene Oscilla mollia seyen, womit einige leichtere Fahrwerke der *Römer* statt unserer Federn versehen waren.

2



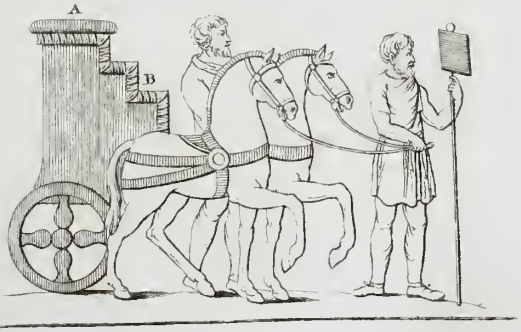
1.

3.



4.

5.



6.

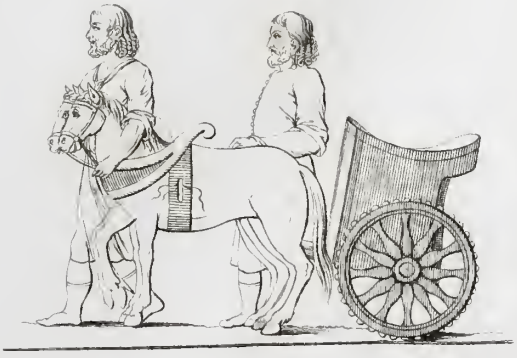


Fig. 3. von einer Ant. Lampe des Mr. *Seroux d'Agincourt* würde wegen den schweren Scheibenrädern und dem Breter-Kasten eher für einen gemeinen Streitwagen, als für einen Rennwagen taugen, wenn nicht die Kleidung des Fahrmannes und die Stumpfschweife der Pferde ihn vielmehr als einen der letztern Gattung bezeichneten; obgleich die Löcher in den Scheibenrädern, — wodurch man, wenn es bergab gieng, den Sperrhebel schob — beweisen, dafs dieses nur ein gemeiner Bauernwagen war, womit man zuweilen zum Scherze besondere Wettrennen aufser den gewöhnlichen *Circensischen* hielt.

Fig. 4. Ein zweyrädriger Currus der *Dacker* (S. Tab. XVII. B. Fig. 1, einen ähnlichen) von einem Basrelief aus Terra cotta des *britischen* Museums entlehnet *). Zwey gefangene Heerführer der *Dacker* mit Stricken an den Hals und den Füfsen, von Soldaten gehalten, folgen dem Triumphzuge *Trajans* auf diesem Wagen.

Fig. 5. ein *persischer* zweyrädriger Currus, der nebst andern in den Felsen bey *Chapour* eingehauen und in Voyage en *Perse* par *Morier* abgebildet ist. Ein solcher Wagen mag wohl der des *Darius* gewesen seyn, auf dem er allein über Alle erhaben und sein Kutscher vor ihm auf einem niedrigern Sitze safs; davon *Curtius* im Leben *Alexanders* Lib. IV. Cap. 35 schreibet: „dann folgte der königliche Wagen, worauf er hoch erhaben safs" und in Lib. IV. Cap. 35 sagt *Darius* zum Heere: „wenn ich den Wagen bestieg, so geschah dieses nicht allein der alten Sitte wegen, sondern damit ich von jedermann gesehen werden könne." **)

Fig. 6. Ein zweyrädriger *persischer* Bigä-ähnlicher Currus, von einem Basrelief aus *Persepolis* (Niebuhr), woran die sehr hohen Räder mit einer Menge dickköpfiger Schiennägel beschlagen und die Kummet-ähnliche Halsbeschirrungen der Pferde zu bemerken sind; so wie die zwey Begleiter in *persischer* Tracht, gerollten Haaren und langen Ohrenringen, nach ihres Landes Sitte.

Tab. XVII. B. Fig. 1, 2 und 3 stellt drey fremdländische Currus vor; ersterer ist zweyrädrig, die beyden andern aber vierrädrig. Ihre Bauart ist in

*) Description of the Collection of terra cottas in the British Museum London by W. Bulmer and Co. 4to. 1810.

**) Vergl. Traduction française de Mr. de Vaugelas. Lib, III. Cap. 7.

Betreff des Untertheiles des Kastens ganz dem Carpentum ähnlich, nur dafs dieses ringsum geschlossen und mit einem gewölbten Dache versehen ist, erstere aber ganz offen, nur aus dem viereckigen Kasten und dem Gestelle des Wagens bestehen. Obenauf ist dieser Kasten mit einem Boden verschlossen; wahrscheinlich wurde der innere Raum desselben statt einer Kiste benützet, um Sachen hinein zu packen, wenn man sich dessen zum Reisen bediente; auch sieht man auf den vielen Abbildungen niemals etwas von aufsen auf diesen Wägen aufgepackt; es seye denn, das viereckige Sitzkistchen hätte statt eines Koffers gedient. An den gemeinen Wägen dieser Art waren die Kästen ganz einfach aus glatten hölzernen Tafeln und Leisten zusammengefügt und mit eisernen Banden und breitköpfigen Nietnägeln von innen und aufsen gut beschlagen; an der reichern Gattung aber, war der Kasten ringsum mit Bildern und Laubwerke sehr schön verzieret. Die Fig. 1 auf der gegenwärtigen Tafel (ganz jener Fig. 4 auf eben erwähnter Tab. XVII. A. ähnlich) stellt einen zweyrädrigen gemeinen *scythischen* Currus vor, worauf ein Mann und ein Weib (Barbari, Ausländer), wie ihre Tracht und langes Haupthaar beweiset, neben einander auf einem viereckigen Kistchen sitzen; ein sehr unbequemes und stofsendes Fahrwerk; übrigens mufs das Sitzkistchen fest an dem untern Kasten angemacht gewesen seyn, sonst wären die Leute, sammt dem Kistchen, darüber herunter geworfen worden. Die Maulthiere, die den Wagen ziehen, scheinen lederne Kopfhauben (Ital. Camaglio) über Kopf und Hals liegen zu haben, wie solches noch häufig in *Italien*, besonders an den Pferden der *Vetturini* üblich ist. Dieses Bild von grober Arbeit ist aus *D. Montfaucon*. Fig. 2 stellt zwey gefangene Weiber vor, auf einem vierrädrigen Currus fahrend, der mit zwey Ochsen bespannt ist; sie sitzen auf Kissen oder Polstern. Die Abbildung ist von der Säule des *Marc Aurel* genommen, welche der Senat diesem Kaiser, wegen seiner Siege über die *Marcomannen* errichten liefs. Fig. 3 ist ein solcher Currus quadrijugus, mit vier Pferden bespannt, welchen man aber nicht mit Quadriga verwechseln darf; der Kutscher sitzt wie gewöhnlich vornen auf dem Kasten (in prima sella) und beyde Männer haben *gallische* Mützen auf, wie auf Tab. XII. Fig. 2. Dieser Wagen ist auf dem Triumphbogen des *Constantin* in Rom und nur ein gemeiner Currus; stünde aber anstatt des Sitzkistchens ein Stuhl darauf, wie auf einigen neben beygefügten Münzen zu sehen ist, dann wäre er ebenfalls der stattliche Currus mit der Sella curulis, wovon im folgenden Capitel gehandelt wird.

Obgleich man diese Art Gefährter allgemein nur Currus nannte, so wurde dennoch, wie ich schon am Anfange bemerkt habe, dieser Name einer jeden Art von Fuhrwerken gegeben; unter dieser Benennung versteht man näm-

4.

Vaillant. tom. 2. fol. 113
IMP. CAES. TRAIAN. AVG. GERM. AC. PARTH.
AVR.

5.

In Mus. Trepol. Venet.
TON
KTICTHN
NIKAEIC

6.

DIVA IVLIA AVGVSTA
EX. SC

7.

EX. SC.

8.

1.

2.

3.

lich jede Gattung Wägen, sie mag zweyrädrig, oder vierrädrig seyn, sowohl um Lasten als um Menschen darauf zu fahren. Die alten Dichter und Schriftsteller bedienten sich dieses Wortes, um überhaupt ein Fahrwerk zu bezeichnen, wovon sie öfters selbst nicht bestimmen konnten, wie es aussah; so zum Beyspiel hatten die *Römer* das Sprichwort von einer verkehrten Sache zu sagen: „Currus bovem trahit" oder: der Wagen zieht den Ochsen; woraus abzunehmen ist, dafs der Currus auch mit Ochsen langsam gezogen wurde und nicht wie Einige behaupten, nur den schnellen Fahrwerken der Name Currus gegeben wurde, weil er von currere (laufen) herkommt. So hiefs auch der Marketender-Wagen, Currus annonarius, der doch nur im Schritte fuhr; die *Griechen* übersetzten dieses mit Harma für einen zweyrädrigen und *Hamaxa* für einen vierrädrigen Wagen. *Herodot* Lib. I. C. 177 erzählt: „Wenn der grofse König zu Felde ziehet, wird ihm sein abgekochtes Trinkwasser aus dem Flufse *Choaspes* in silbernen Gefäfsen auf einer Menge (Currus) Hamaxae nachgeführt."

Tab. IX. Fig. 2 und 6 stellen meines Erachtens dergleichen Hamaxen vor; erstere ist mit gespeichten Rädern und man bemerket, dafs das Vordergestelle etwas umgedrehet werden konnte; der Kasten ist vorne gerade und hinten zugerundet. Fig. 6 aber ist die Hinterwand flach und das Vordertheil rund eingeschlossen, die Räder sind scheibenförmige Tympana, auf der äufsern flachen Seite mit eisernen Schienen beschlagen, um die Fugen der Dauerhaftigkeit wegen zusammen zu halten; die hölzernen Achsen sind mit runden Spindeln und Vorsteckern, wie solche an allen vierrädrigen Wägen seyn mufsten. Am Gespänne (Geschirr) sind die Brustketten zu bemerken, welche von flachen langrunden eisernen Blechen und mit Ringen vereiniget sind, dergleichen man noch im *Schwarzwalde* antrifft. Auf beyden Currus sind Waffen geladen, welche dem Heere auch auf solchen Wägen nachgeführt wurden. Beide Bilder sind von der Säule des *M. Aurel*, die noch in *Rom* zu sehen ist, entlehnet; dergleichen *Hamaxen* wurden bey den *Römern* durchgängig zu den gröfsern Plaustren gezählt, wie bey *Sisenna*, Histor. Lib. III. „Ueberdiefs kamen noch XVI. Catapulten, IV. Ballisten und XX. Plaustren mit Köchern und kurzen Pfeilen beladen."

Die Fig. 3, von der *Col. trajana* genommen, stellt einen Currus der *Daker* vor; er hat höhere Räder als die *römischen* und einen sehr langen ringsum geschlossenen Kasten, worinn Waffen und Schilder liegen; das Joch an der Deichsel ist eisern; auf dem rechten Hinterrade liegt ein Mann, vermuthlich ein gefangener *Römer*. Es ist schon im Capitel der Räder von dieser Strafe gesprochen worden; die *Griechen* gebrauchten eben diese Folter gegen

Verbrecher, indem sie dieselben auf ein Rad banden, durch das Umdrehen den Körper ausspannten und dann geifselten, wie bey *Aristophanes* und mehreren Auctoren der Alten zu sehen ist. Einige Ausleger dieser Säule sagen: dieser Wagen sey einer von jenen Handwägen gewesen, welche die Sclaven dem Heere nachziehen mufsten; und sie glauben dieses wegen der geraden Form des Joches erweisen zu können, welches nicht geeignet scheint, auf dem Nacken der Pferde oder anderer Zugthiere zu liegen. Aber daran kehrten sich die *Daker* (Dacier) nicht, die alten Bewohner der jetzigen *Wallachey*, *Moldau* und *Siebenbürgen*; ein jeder gerader Prügel mufste öftersan statt des Joches dienen.

Hiebey bemerke ich noch, dafs ein Rad, worauf ein Mann, so wie dieser liegt, der weder mit den Händen noch den Füfsen den Boden berührt, schon ziemlich hoch seyn mufste; woraus sich dann auf die Mafs-Verhältnisse der übrigen Theile schliefsen läfst: ein solcher Wagen also, besonders mit eisernen Schilden und Waffen angefüllt, wäre von einer sehr schlechten Bauart, um von Menschen gezogen zu werden. Das Fuhrwerk auf Tab. XIV. Fig. 6, obgleich wegen den Scheibenrädern, eigentlich nur ein vierrädriges Plaustrum, kann wegen dem darauf befestigten Kasten ebenfalls ein Currus genannt werden; es ist von der Friese eines *römischen* Grabmals entlehnet und in der Villa *Conti* in *Frescati* zu sehen, sich auch in dem Recueil d'Antiquités de Mr. de *Caylus*. Tom. III. abgezeichnet findet; der Kasten ist vorn viel höher als hinten, ringsum geschlossen und inwendig mit allerley Sachen angefüllt, deren man sich bey den Bacchanalien bediente, wie Larven, Pfeifen, Syringen oder Rohrflöten, Trinkgeschirre und dergleichen. Die Scheibenräder drehen sich um die Achsen, das Joch der daran gespannten Löwen ist ganz gerade, man sieht den Deichselnagel hinter dem Joche. Auf eben dieser Tafel Fig. 5 ist ein Currus, der dem Bacchus eigen und dessen wahre Benennung nach *Seneca*, *Cantherium* ist, so wie der im II. Bande auf Tab. LXIII. Fig. 2, nur dafs auf jenem *Bacchus* vorwärts fährt, auf diesem aber rückwärts. Jener Currus nebst mehreren andern dieser Art befindet sich auf der nämlichen Friese des vorerwähnten *römischen* Grabmales.

Tab. XVIII. Fig. 2 stellt einen solchen Currus des *Bacchus* vor. Auf dem Kasten sieht man im Original, den Bacchus neben der schönen Ariadne halbliegend vorgestellt, ebenfalls rückwärts fahrend, von *Centauren* gezogen. Dieses Bild, von einem marmornen *römischen* Basrelief im Pallaste der *Montaltis*, befindet sich vollständig in Admiranda *Romanorum* gezeichnet.

Ginzrot del. J.Lips sc.

Fig. 4 auf eben erwähnter Tafel ist ebenfalls ein solcher *Bacchus*-Wagen, welcher von einem römischen Basrelief copirt ist, worauf Bacchanalien vorgestellt sind; es wurde bey Ausgrabung eines Gewölbes im Dome zu *Orleans* (das ehemalige Aurelia) gefunden. Dieser Currus zeichnet sich dadurch vor den andern aus, dafs er statt einer Deichsel, nur an einem Stricke von mehreren Figuren gezogen wird; wefswegen Einige diesen Wagen für eine Thensa hielten, welche öfters von Menschen gezogen wurde; wovon ich an seinem Orte weitläufiger sprechen werde. Nur will ich bemerken, dafs ein Fuhrwerk dieser Art sehr langsam gefahren wurde und dafs es beym Umkehren hinten herum gehoben werden mufste: inwendig legte man viele Decken und Federkissen hinein, worauf diejenigen der Länge nach sich legten, welche bey gewissen Festen, den *Bacchus* vorstellten oder sonst eine Rolle dabey zu spielen hatten.

Die *Römer* hatten noch mancherley *Currus* bey den Zügen im Circus, oder bey Triumphen nöthig, welche, von verschiedener Form und Schnitte, dem Gebrauche angemessen waren, zu dem man sie bestimmte; denn auf den einen sah man die kostbarsten Sachen, die man erbeutet hatte, aufgestellt, auf andern lagen ganze Blöcke ungemünztes Gold und Silber. Mehrere waren ganz mit Goldstücken bis oben angefüllt, diese mufsten also ringsum geschlossen seyn, damit nichts herausfallen konnte. Bey dem vierfachen Triumphe des J. Caesar wurden an erbeuteten gemünztem Gelde und an goldenen und silbernen Gefäfsen, 65 tausend Talente oder für 32 Millionen und 500 tausend Thaler im Zuge mit herumgeführt und 1822 goldene Kronen, die nach damaliger Sitte die besiegten Fürsten und Städte den Caesaren schenkten. Properz IV. sagt hievon: „ich sahe die Rosse an den mit Beute beladenen Wägen *Caesars*, bey dem Beyfall-Geklatsche des Volkes oft stille stehen.“ Und *Tibull* in Lib. III. C. 3: „O Vater *Mars!* o heilige *Vesta!* lasset mich diesen Tag noch erleben, an dem ich den Wagen des *Caesar* mit herrlicher Beute beschwert, einziehen und auf das Geschrey des Volkes oft stille stehen sehe.“

Tab. XVIII. Fig. 3, welcher auf der Säule des *M. Aurel* vorgestellt ist, scheint ein solcher Currus zu seyn, dessen man sich bey dergleichen Zügen bediente, die Beute nachzuführen, denn für einen gemeinen Packwagen wäre er zu reich verzieret. Auf andern wurden zur Schau die königlichen Kronen, Zepter, Schwert, Purpur-Mantel und die Waffen der besiegten Fürsten nachgeführt, wie bey *Plutarch* in dem Triumphe des *Aemilius Paulus* erzählt wird: „Nach diesem folgte der Wagen, worauf das Diadem und die Waffen des überwundenen Königs *Perseus* lagen. S. Tab. XVIII. Fig. 1. Und in den Beschreibungen eben

dieses Triumphzuges, bey *Plutarch*, *Livius* und *Eutropius* sieht man, dafs auf einer grofsen Anzahl Wägen, die prächtigsten Waffen der überwundenen *Macedonier* und alle die Rüstungen, die sich durch ihre Schönheit besonders auszeichneten, mahlerisch aufeinander geordnet, zur Schau mitgeführt wurden. S. auf Tab. XVIII. Fig. 5. Ueberdieses wurden jedesmal bey den Triumphzügen die Vorstellungen der Hauptvorfälle des geendigten Krieges sowohl in Malerey als in erhabener Arbeit vom Goldschmiede oder Bildhauer verfertiget nachgeführt und auch auf Tragbahren getragen, wie unter Andern, *Flavius Josephus*, in der Beschreibung des Triumphes des *Vespasian* und des *Titus* erzählt, wobey er selbst Augenzeuge war: „Dieſs übertraf Alles, was man bisher künstliches und prächtiges dieser Art gesehen hatte; hier sah man mörderische Treffen, schauervolle Schlachtfelder, oder fliehende Heere; dort erblickte man zertrümmerte Bergvesten, verheerte Städte, brennende Tempel und vielerley Schreckbilder, die der Krieg erzeugt, von Gold, Silber oder Elfenbein erhaben ausgearbeitet und Cicero sagt in Lib. XI. von den menschlichen Pflichten Cap. 9: „haben wir nicht das Bildnifs der Stadt *Massilien* (Marseille) vor dem Caesar her im Triumphe tragen sehen? Eine Stadt, ohne deren Beystand unsere Generäle nie über die Völker jenseits der Alpen triumphiret hätten.“ S. Tab. XVIII. Fig. 6. Der Wagen ist von einem ant. Basrelief in Marmor, welches *Onuphrius* mittheilet, abgezeichnet; es ist nur die Hälfte dieses Wagens auf dem Original sichtbar, ich habe das übrige dazu gesezt, weil ich glaubte, er gehöre zu dieser Gattung Wägen und ich einen deutlichen Begriff des Ganzen geben wollte. Uebrigens lese man Mehreres im Capitel der Triumphzüge.

Der Name Currus wurde vorzüglich von den alten *lateinischen* Dichtern und Schriftstellern gebraucht, um diejenigen Wägen zu bezeichnen, worauf Leute fuhren; auch alle Götterwägen nannten sie Currus; wie z. B. den Currus des *Jupiter*, des *Mars*, des *Sol*, des *Phoebus*, der *Venus* und andere mehr. *Horaz* sagt in seiner sechsten Satyre: „Die Ruhmbegierde (Gloria) schleppt an ihrem glänzenden Wagen (Currus) nicht minder Unbekannte als Edle nach.“ Der Triumphwagen, welcher Gestalt er auch war, hiefs Victor Currus, Triumphalis Currus.

Die Vulgata (lateinische Bibel) hat meistens den Namen Currus, wie in vielen Stellen vorkommt und unter andern in der Apostelgeschichte Cap. 8. v. 27: „Siehe, da kam ein Mann aus *Mohrenland*, ein Kämmerer der Königin *Candaces*, der zog von *Jerusalem* wieder heim und safs auf seinem Wagen; (sedens super Currum suum) und da *Philippus* hörte, dafs er den Propheten *Isajas* las, näherte er sich ihm und sprach: verstehst du auch, was

du liesest? Der Kämmerer aber antwortete: wie kann ich das, so mich Niemand anleitet; und er hiefs den Wagen stille halten und ersuchte *Philippum*, dafs er zu ihm säfse." Dieser Currus (vermuthlich eine Art Rheda) enthielt also Platz für mehrere Personen; der Kutscher safs wie gewöhnlich vorne in dem Kasten, denn der Kämmerer konnte nicht die Pferde leiten und den *Isajas* lesen. Der Wagen mufs also niedrig gebaut und im Schritte gefahren seyn, sonst hätte *Philippus* nicht verstehen noch sehen können, was jener las.

Die geringere Gattung dieser Wägen wurde auf langen Reisen, der Hitze und des Regens halber mit geflochtenen Matten, oder mit Leinwand überspannt, welche auf Bögen oder Reifen ruheten und auf den Seiten aufgerollt werden konnten; und es ist zu vermuthen, dafs die Plaustra tecta de terra *Aegypti*, wovon schon früher gesprochen worden, die nämliche Gattung Wägen, wie dieser Letztere, war. Von einem solchen Currus wird auch im zweyten Buche der Könige Cap. 10. gesprochen „und *Jehu* reichte *Jonadab* seine Hand. Und er liefs ihn zu sich auf den Wagen sitzen." Dieses ward bey den Alten für eine grofse Ehre gehalten, wie man bey *Aelian. Var.* Hist. Lib. IV. Cap. 18 lieset, dafs *Dionysius* den *Plato*, den er zu sich nach *Sicilien* als Gast eingeladen, auf seinen Wagen (in Currum eum) steigen und niedersitzen liefs, während er selbst stehend den Auriga machte (Platonem vero sessorem fecit). Dieses war also eine Quadriga, deren man sich zu jenen Zeiten noch zum Lustfahren bediente; hievon sagt auch *Plinius* H. N. VII. 3 und nach ihm *Solin* ausdrücklich: „*Dionysius* habe den *Plato* ein bewimpeltes Schiff (vittatam navem) entgegen geschickt und ihn beym Aussteigen, am Ufer mit weifsem Viergespann, (Quadrigis albis) persönlich empfangen „Ein Bewohner von *Syracus*, der sie sah, machte die glückliche Anwendung folgender Stelle der Ilias Lib. V. v. 822: („*Pallas* bestieg den Wagen und stellt sich neben *Diomedes*, laut stöhnte die buchene Achse unter der Last der schrecklichen Göttin und des tapfersten Helden") „die Achse beugt sich und seufzet unter der vereinten Last der höchsten Gewalt und des gröfsten Geistes;" und bey *Ammian Marcell.* Lib. XXII. der Kaiser *Julian* empfieng den Stadthalter *Celsus* mit offenem Arm und Kufse und nahm ihn zu sich auf den Wagen. Die Harmamaxa mochte wohl von der nämlichen Bauart gewesen seyn, nur dafs sie reicher ausgeschmückt und mit prächtigen Teppichen überhängt war; wovon Mehreres an seinem Orte, so wie auch von dem Currus falcatus, welcher zu den Kriegswägen gehört.

Man sieht aus dem Vorhergesagten, dafs die Benennung Currus, allerley Arten von Wägen gegeben wurde, und dafs man Pferde, Maulthiere,

oder auch Rinder daran spannte. Die Alten bedienten sich auch des Wortes Currus als Sinnbild, um die Laufbahn des menschlichen Lebens damit zu bezeichnen; so sagten sie von Einem, der in seinen Jünglings Jahren starb: „er entstürzte dem Currus am Anfange der Laufbahn, oder in der Mitte; und von einem Greise," er fiel nahe der Meta oder am Ziele aus dem Currus; wie man auch auf vielen Grabmälern der Alten im Bilde dargestellt findet. *Euripides* sagt in seinem Stücke, die flehenden *Argiverinnen*, Act. V: „ich hasse alle die Künsteleyen, wodurch man trachtet, den zögernden (Currus) Wagen des Lebens zurück zu schieben." Einige Dichter nennen auch, wie schon früher erwähnet, das Schiff, einen Currus; namentlich *Catull* in seinem Gedichte auf die Hochzeit des *Peleus* und der *Thetis*: „und diesen flüchtigen Currus trieb die Göttin mit günstigem Winde voran." Pollux Lib. I. Cap. 9 sagt: „man kann auch die Schiffe meerische Fahrzeuge (Porthmeia) und Wägen (Ochemata) nennen." *Seneca* nennt den Rennwagen, Ales Currus, den Flügler.

Capitel XXXIII.

Das Curriculum.

Die Alten nannten ein jedes leichtes kleines Fahrwerk, Curriculum: es ist das Diminutif von Currus. Wer nur ein Pferd zu halten vermögend war, der konnte nicht mit vieren fahren; es mufste also auch Fuhrwerke geben, die nur von einem Pferde gezogen werden konnten; solche waren aber nicht immer zweyrädrig, sondern es gab deren auch vierrädrige, vermuthlich von verschiedenen Formen und Gattungen. Tab. XI. Fig. 6 stellt ein solches leichtes Wägelchen vor. Das Pferd ziehet einzeln in einer Lander oder Berre, auch Einze genannt, deren beyde Enden an den Seiten des Kummets oder Helcium befestiget sind, also, ohne Joch und Stränge; so sind noch die sogenannten Chars de *Bourgogne* bespannt. Der Kasten scheint ein niederer ausgeschweifter Korb zu seyn, der auf einem kleinen vierrädrigen leichten Plaustrum steht; die Räder sind achtspeichig und in gleicher Höhe. Die Hauptfigur sitzt im hintern Sitze vermuthlich auf einem Polster und der Fuhrmann, wie damals gewöhnlich war, in prima Sella, auf dem Brete. Obgleich dieses Bild von sehr schlechter Bildhauerey ist, so verdient es dennoch hier eine Stelle, weil man auf alten Monumenten nur wenige Vorstellungen von einspännigen Fuhrwerken erblickt. Dieser Grabstein von weifsem Marmor wurde bey der Kirche di San. *Procolo* in *Verona* ausgegraben und ist nun daselbst im Museo der Antiken zu sehen, wo ich ihn genau abgezeichnet habe; die Inschrift heifst: *M. Viriatius Zosimus* etc.

Sonst heist auch Curriculum eine Laufbahn, la Carriére, der Lebenslauf; hier aber bedeutet dieses Wort einen kleinen Currus, so wie

Carrulus, einen kleinen Karren, Plostellum, ein kleines Plostrum, Quadrigula, eine kleine Kinder-Quadriga, Sarraculum und Sarraclum, (Ammian) ein kleines Sarracum, u. d. m. *Ausonius* in Eclog. nennt den Sonnenwagen, mobile Curriculum „zur Rechten und Linken treibt das glänzende Rad, der Sonne leicht bewegliches Gefährt.“ Sprüchwörtlich hiefs bey den *Römern* „Curriculo fugere“ sich aus dem Staube machen.

Cap. XXXIV.

Die Arcera.

Dieses ist eines der ältesten Fahrwerke der *Römer*, dessen schon in den Gesetzen der zwölf Tafeln erwähnt wird; so hiefs nämlich die Sammlung der bürgerlichen Gesetze der *Römer*, weil sie auf so viel Tafeln gegraben und vertheilt waren *). Die Arcera bestand aus einem Untergestelle oder Plaustrum majus, worauf ein sieben Schuhe langer und ungefähr drey Schuhe breiter Kasten befestigt stand, der ganz mit Bretern verschlagen, ringsum geschlossen, oben aber bedeckt war; weswegen sie von Einigen, Plaustrum tectum, von Andern aber Currus arcuatus genannt wurde.

Der bestimmte älteste Name dieser Art Fahrwerke heifst Arcera, von Arca, und bedeutet eine Arche, einen Kasten oder einen Verschlag.

Heutiges Tages nennt man einen solchen Wagen einen Rüstwagen, Deckelwagen oder Krankenwagen. Die Alten nannten jeden bedeckten Kasten, wie z.B. den eines Carpentum, Pilentum, Rheda, u.d.g. Arca; hingegen den offenen Kasten eines Diphron, einer Biga, oder Quadriga, immer Sella; jedoch in frühern Zeiten wurde unter Arcera nicht allein der Deckelwagen, worin Sachen verfahren wurden, sondern auch der bedeckte Wagen, worin Leute fuhren, verstanden. Es scheint aber, dafs man in der

*) Im Jahre 301, nach Erbauung der Stadt *Rom*, schrieben die unter Andern dazu bestimmten Zehn-Männer (Decemviri) diese Sammlung der Gesetze, als einen Auszug der schönsten *griechischen* Verfassungen und Verordnungen zusammen.

alten Arcera nicht auf Bänkchen safs, die in Riemen hiengen, sondern auf Polstern, Matratzen oder Teppichen lag; wefswegen alte gebrechliche Leute und Kranke sich ihrer vorzüglich bedienten. Schon unter den *römischen* Königen dienten sie ebenfalls, um alte gebrechliche Leute zu fahren; diese lagen darin auf Betten, die mit verschiedenen Decken und wolligten oder behaarten Fellen zugerichtet und auf dem Boden des Kastens ausgebreitet wurden, welches bey den Alten, sternere Arceram, hiefs. Ehe man auf den Federbetten und Matratzen schlief, ruhten die Alten auf Teppichen und vielen auf einander gelegten Decken, über welche noch weiche Schaafpelze, Bären- Tigerhäute und andere zubereitete Felle von wilden Thieren ausgebreitet wurden; die weifsen Lämmer- und Ziegenfelle liefsen die Reichen zu grofsen Decken zusammennähen und in Purpur färben, wie *Anacréon* in einer seiner Oden sagt: „Jüngst lag ich auf weichen purpurnen Fellen." In der Ilias wird in vielen Stellen die Art beschrieben, wie die vornehmen *Griechen* ihr Bettlager zubereiten liefsen und in des *Aristophanes* Wolken sagt *Strepsiades*: „Hier schnarchet mein Herr Sohn zwischen fünf Decken von Ziegenfellen." *Juvenal* in der 6ten Satyre giebt ein ganz einfaches Gemälde von einem Bette: „Das Weib griff nach dürrem Laube und Stroh (Culmo), das Lager zu bereiten, und überdeckte es mit allerley Fellen des Wildes benachbarter Berge." Auf diese Art mag auch das Lager in der Arcera für die bemittelten Personen zubereitet gewesen seyn, die sich in spätern Zeiten jedoch lieber der Matrazen und der Federpolster bedienten; die Aermern lagen auf blofsem Strohe oder auf einem Bündel Kleider.

Da dieser Wagen nur zum Liegen, nicht aber zum Sitzen eingerichtet war, wie andere Vehicula, so fuhren auch blofs diejenigen darin, welche zu gebrechlich und schwach waren, sich aufrecht zu halten; andere Greise, denen die Kräfte noch gestatteten, sitzend zu fahren, bedienten sich lieber der offenen Stuhlwägen, wie man aus *Varro* sehr deutlich wahrnehmen kann, wo er von einem rüstigen Greise erzählt: „Gewöhnlich fuhr er mit seinem Weibe in einem Vehiculum, aber in einer Arcera höchstens ein oder zweymal des Jahres." Hierunter versteht *Varro* einen bedeckten Wagen zum Liegen. Man bediente sich auch dieses Fuhrwerkes, um verschiedene Sachen oder Päcke darauf zu fahren, welche vor dem Regen geschützt seyn mufsten; denn da der Wagen bedeckt war, so konnte man ihn dazu mit Vortheile benützen und ohne Zweifel brauchte man dieses Fuhrwerk sowohl im Kriege, als in Friedenszeiten auf mancherley Arten und nicht allein um Alte, Kranke oder Verwundete zu fahren.

in Col. Trajan

F. 1

in Antiquar.ᵒ Baden. Carlsruh.

F. 2

H. G. del. *C. Van de Velde Sculp.*

In spätern Zeiten gab man diesen Wägen andere Namen und die Arcera wurde selten mehr genannt, wie ich schon Anfangs dieses Capitels bemerkt habe; denn nur wenige Schriftsteller erwähnen der Arcera und dann auch nur im Bezuge auf das, was in den XII Tafeln davon gesagt wird, welches Gesetz ich in seiner Urschrift hier wörtlich mittheile, wie solches in den Legibus XII. Tabularum des *Joh. Nicolaus Funccius* zu finden und erklärt ist.

LEX. IV.

SEI. MORBOS. AIVITASVE . VITIOM . ESCIT . QVEI . ENDO . IOVS. VOCASIT. IOVMENTVM. DATOD . SEI. NOLET . ARCERAM . NEI . STERNITOD.

Von *Funccius* in Latein also erklärt:

Si Morbus, Aetasue, Vitium erit, qui in Jus vocaverit, Jumentum dato, si nollet, Arceram ne sternito.

Auf deutsch:

„Wenn ein Gebrechlicher Alters- oder Krankheits-wegen nicht vor Gericht gehen könnte, so wird ihm eine Fuhre zuerkannt, ist ihm die nicht gut genug, keine Arcera mit Bette."

Sextus Caecilius bey *Gellius* Lib. XX. Cap. 1 legt dieses Gesetz folgender Weise aus: „Wenn ein Armer, der wegen Krankheit, Gebrechlichkeit oder auch Alters wegen nicht gehen konnte, vor Gericht geladen ward, so wurde ihm ein gemeines Plostrum zuerkannt, ohne Bette und Decke, weil man es schon hinlänglich hielt, dafs man ihm eine Fuhre schickte.

Ueber das obige Gesetz glaube ich noch die Auslegung beyfügen zu müssen, die *Aulus Gellius* in seinen *Attischen* Nächten, Lib. IV. Cap. 4. *) davon giebt, wo er sagt: „Hat nicht das Volk es auch für unmenschlich gehalten, weil das Gesetz verbietet, dem Bürger, der vor Gericht gerufen wurde, und Alters oder Gebrechlichkeit halber nicht mehr gehen kann, eine Arcera zu liefern; und hingegen befiehlt, ihn auf ein Saumrofs zu legen, (Jumento imponitur) und so von seinem Hause aus, nach dem Hörsale des Prätors zu

*) Vergl. die fr. Uebersetzung, Les nuits attiques d'Aulugelle, par M. l'abbé *de V.* mit Anmerkungen. Paris 1776.

tragen, wie eine Leiche zur Begräbnifs-Stätte? Welche Barbarey; (sagt man) einen armen Kranken so vor Gericht zu schleppen, der nicht im Stande ist, ein Wort für sich hervorzubringen.“ *Gellius* sagt dann in einer folgenden Stelle: „Ich bin sehr erstaunt, dafs man so viel Unmenschlichkeit in einem Gesetze zu bemerken glaubte, welches mir immer sehr davon entfernt schien . . . denn hier bedeutet Jumentum kein Saumrofs. Das Gesetz sagt: Wenn der, den man vor Gericht führen will, Alters oder Krankheit halber davon abgehalten wird, so lasse man ihn auf einer Fuhre (Jumentum) dahin bringen; schlägt er sie aber aus, so ist der, so ihn vorladet, nicht gehalten, ihm einen bedeckten Wagen zu liefern (arceram ne sternito). Wenn man übrigens glaubt, dafs die Decemviren unter dem Worte Krankheit einen ernsthaften Zufall, wie z. B. ein heftiges Fieber, oder einen gefährlichen Schauer verstanden haben; oder dafs das Wort Jumentum ausschliefslich ein Saumthier bedeutet, so wundere ich mich nicht, dafs man es grausam fand, einen Sterbenden von seinem Bette zu reifsen und über den Rücken eines Pferdes geworfen, vor Gericht zu schleppen. Aber man irrt; denn unter dem Ausdrucke, Krankheit, versteht hier das Gesetz nur eine leichte Unpäfslichkeit, die nicht den geringsten Schatten von Gefahr hat; und wenn die Ausleger der zwölf Tafeln von einer gefährlichen und tödtlichen Krankheit sprechen wollen, so bedienen sie sich des Wortes senticum (bedenklich). Eben so ist auch der Sinn des Wortes Jumentum ausgedehnter als man glaubt. Die *Lateiner* leiteten es von jungere und bezeichneten damit einen Wagen mit Thieren bespannt. (Ein Gespann, eine Fuhre.) Unter Arcera verstand man einen ringsum bedeckten Wagen; dieser hatte einen langen Kasten, der inwendig mit Stoffen ausgeschlagen und ausgepolstert war und dazu diente, um Personen darin zu fahren, welche Alter oder Gebrechlichkeit hinderte, sich zu bewegen. Worin bestünde nun die Härte eines Gesetzes, welches befiehlt, dem armen Bürger, der Unpäfslichkeit halber nicht vor Gericht erscheinen könnte, eine Fuhre zu liefern, das aber nicht zwingt, ihm einen bequem eingerichteten Wagen zu verschaffen, da jeder andere ihm hinlänglich seyn sollte? Man wird hieraus sattsam bemerken, dafs der Geist des Gesetzes dadurch verhindern wollte, dafs Niemand unter dem Vorwande von Krankheit sich ungestraft seinen Verbindlichkeiten entziehen und ohne Unterlafs den Gang der Gerichte hemmen könnte.“

Tab. XIX. Fig. 2 stellt eine *römische* Arcera oder Deckelwagen vor; dieses Bild, welches ohnfern *Rastadt* bey *Baden* gefunden worden, wo es im *Antiquario*, nebst andern im *Badischen* und am *Rhein* entdeckten Alterthümern zu sehen ist, wird jedem Alterthums-Forscher um so mehr schätzbar

seyn, da von dergleichen Fuhrwerken nur äufserst wenige Abbildungen auf Monumenten anzutreffen sind; und um dessen ächte Alterthümlichkeit zu beurkunden, füge ich noch die Inschrift bey, welche ich nebst dem Bilde mit der pünktlichsten Genauigkeit in *Baden* selbst abgezeichnet habe. Die deutsche Auslegung dieser Inschrift ist von dem Herrn *C. L. Wielandt*, Grofsherzoglich badischem Staatsrathe und aus seiner Schrift gezogen, betitelt: Fragmente aus der ältesten Geschichte des Landstriches von *Klein-Basel* bis *Bruchsal* u. s. w.

DIS. MANIBVS	Den abgeschiedenen Seelen.
L. AEMILIVS. L. F. CLA	(Hier ruhet) Lucius Aemilius Lucius Sohn,
CRESCENS. ARA	aus der Claudischen Zunft (in Rom)
MIL. LEG. XIIII. G. M. V. VALRI	Crescens, von Ara gebürtig
BASSI. ANN. XXXIIII. STIP. XIIII.	Soldat in der 14. Doppel-Legion (Geminae)
L. AEMILIVS. MANSVETVS.	der Minervischen, siegreichen, Valerianischen, Bafsianischen. 34 Jahre alt,
ET. L. AEMILIVS. ALBANVS	14 Jahr gedient.
FRATRES. IDEMQVE	Lucius Aemilius Mansuetus
HEREDES. F.	und Lucius Aemilius Albanus
CVRAVERVNT.	seine Brüder und
	Erben, liefsen
	dieses setzen.

Der Grabstein (Cippus sepulcralis), worauf sich dieses Bild befindet, ist von Sandstein, noch ziemlich gut erhalten, 6 Schuhe 4 Zolle hoch und 2 Schuhe 7 Zolle breit; die Höhe der Friese mit dem Wagen unter der Inschrift beträgt 12 Zolle, und 20 Zolle die Länge. An den Pferden ist Nichts mehr weder von der Zäumung noch Beschirrung zu entdecken; der Kutscher, welcher voran am Kasten sitzet und die Füfse nach damaliger Sitte auf die Deichsel stellt, hat einen Regenmantel um sich und eine Kaputze oder Cucullus über dem Kopfe. Das Fuhrwerk hat so ziemlich die Gestalt, wie noch unsere Rüst- oder Deckelwägen, die Räder sind zwölfspeichig und die Speichen wie gewöhnlich auf allen Monumenten wegen der Gebrechlichkeit nur oberflächlich angedeutet und nicht bis auf den Grund untergearbeitet; es ist eine Langwiede zwischen den Rädern angezeigt; der Kasten hat acht aufrechtstehende flache Sprossen in der ganzen Länge, welche mit dem untern Ende in den Fufsboden und mit dem andern in der obern Kasten-Schwinge eingezapft sind; eine Mittelschwinge giebt diesen Sprossen noch mehr Festigkeit und Dauer.

Ueber dem Kasten erkennt man ein Dach, welches nicht gewölbt, sondern in der Mitte scharf zu seyn scheint: auf diesem liegt ein Bündel, ohne Zweifel, Futter für die Pferde; der Kasten scheint nicht durchsichtig, sondern hinter den Sprossen mit Bretern geschlossen zu seyn.

Dieser Stein ist nicht so sehr verwittert, sondern vielmehr durch Hin- und Herwerfen mifshandelt und etwas verstümmelt worden; er war lange, nebst einem andern *römischen* Grabstein, in der Mauer des ehemaligen Kapuziner-Klosters an der Strafse nach *Rastadt* eingemauert.

Von diesem Grabsteine macht auch *Schöpflin* Erwähnung, nach welcher es auch scheint, dafs sein Alter in die Zeit nach *Caracalla* fällt und also vor ungefähr fünfzehn Jahrhunderten gesetzt worden ist. Die 14. Legion lag lange zu *Maynz* und wurde auch einst nach *Britannien* übergeschifft.

Capitel XXXV.

Die Rheda.

Kein Fuhrwerk war je bey den *Römern* allgemeiner, als die Rheda; man bediente sich ihrer als herrschaftlicher Stadt- und Reisewagen, als öffentliche Landkutsche, als Postwagen, als Miethwagen, als Rüst- oder Heerwagen und als Frachtwagen.

Die Rheda ist ein *gallisches* Fuhrwerk, das aber von den *Römern* angenommen und beybehalten wurde; die Benennung, ebenfalls *gallischen* Ursprunges, kömmt von dem Worte Rhyden oder Reiten her, welches ehemals so viel hiefs, als sich auf etwas fortbewegen lafsen; wie noch in einigen Gegenden der Schweiz gesagt wird, auf einem Wagen rhiden und Rhedig, ein leeres Wagengestelle, das Vorder- oder Hinterrhedig; es wird auch der zweyrädrige Karren, Rhedig genannt *) und im *Englischen*, ride in a Coach, in der Kutsche fahren; so liest man in einem alten *dänischen* Liede, *Rigs* Thatter, (Geschichte von *Erich*) unter anderm: „*Kour*, der Sohn eines *Jarls* soll sich nicht mit Vögelschiefsen abgeben, sondern er soll Pferde reiten, *Heere* fällen, wie *Dan* nnd *Damps* und Kiele reiten“ (auf Meerschiffen fahren). Auf *Syrisch* heifset Rhedah, sich fortbewegen; *Bretonisch* Rhedec, laufen; bemerkenswerther als alles Vorige ist, dafs im Alt-*Indischen*, dem sogenannten Samscrit, die Wägen Ratha und die Fahrenden Rhetica genannt werden. *Causabonus* will Reda von

*) S. *Stalders Schweizer* Idiotikon unter Rhedig. Im Landgerichte *Werdenfels* heifst Rodl eine Art Kinderschlitten und rodeln, auf solchen fahren. S. Münchner Intelligenzblatt 1813. Nro. 15.

Rota ableiten, allein alle Wägen haben Räder, von welcher Gattung sie auch seyen und diese Etymologie ist also nicht anzuwenden. Die spätern *Griechen* behielten das Wort bey und nannten es Rhedia. Die gemeine Rheda war offen; die herrschaftlichen aber nicht allein bedeckt, sondern auch mit allerley Bequemlichkeiten für die Stadt und Reise versehen, wie ich schon früher von den Wägen des *Pertinax* und andern erzählet habe. *Venantius Fortunatus* sagte von der Rheda, pag. 87: „Es ist eine Gattung Wägen, welche *Gallien* die Rheda nennt; sanft einhergehend furchet das Rad die Erde. Mit doppeltem Zwey-Joch abfahrend (2 und 2 vor einander) fliegt sie mit schneller Achse und es beweget das verbundene Viergespann die reifsenden Räder u. s. w.“; eben das nennt sie dieser Auctor auch molle sedile. *Isidor* Lib. XII. Cap. 12 schreibet: „Die Rheda ist eine Art vierrädrigen Fuhrwerkes.“ *Ausonius* Epist. VIII. erwähnet der schweren *Vasatischen* und *Athenäus* in seinen Tischgesprächen Lib. I. Cap. 22 der *sicilischen* Rheda.

Der Bau der vierrädrigen Rheda bestand aus dem Unterwagen und dem Kasten; ersterer war, wie an allen *römischen* Fuhrwerken, nur ein einfaches Wagengestell, wie das eines grofsen Plaustrum; wovon nämlich die hintern Räder mit dem Vordergestelle vermittelst einer Langwiede, oder einer starken eichenen Stange vereinigt waren. Das Vordergestell bestand aus der vordern Achse und den zwey Rädern; auf der Achse lag querüber ein 6 Zoll hohes und 3—4 Zoll dickes Tragholz, Kipfstock, oder Achsenschemmel genannt, worin das vordere Ende der Langwiede eingezapft wurde, durch dessen Mitte der Reibnagel in die Mitte der Achse gieng und den Oberwagen mit dem Untergestelle zusammenhielt, so, dafs man dadurch den Wagen links und rechts drehen und wenden konnte. Die Räder liefen selten unter dem Kasten durch, wie man an allen alterthümlichen Wägen bemerkt, wo die Vorderräder über den Untertheil des Kastens hinausragen. Die meisten hatten gar kein Reibscheit am Vordergestelle, welches eigentlich nur dazu dient, die Deichsel in die Höhe zu halten; da aber damals alle Deichsel-Enden auf dem Joche ruheten; so war jede andere Art von Vordergestelle mit Scheibe und Reibscheit überflüssig; den Kasten der Rheda stellte man auf den Unterwagen und befestigte ihn auf die zwey Kipfstöcke oder die Tragschemmel mit vier Schraubennägeln, oder auch nur mit vier hölzernen Zapfen. Noch sind alle Wägen im innern *Rufsland*, wie z. B. die Kibiken auf diese Art gebaut und in dieser Urgestalt zu sehen, wie die der *Griechen* und der *Römer* waren. Da ich in diesem Werke die Zeichnungen mittheilen mufs, wie ich solche auf den verschiedenen Monumenten vorfand, ohne mir eine Verbesserung daran erlauben zu dürfen, so weise ich zur nähern Einsicht

Fig. 1.

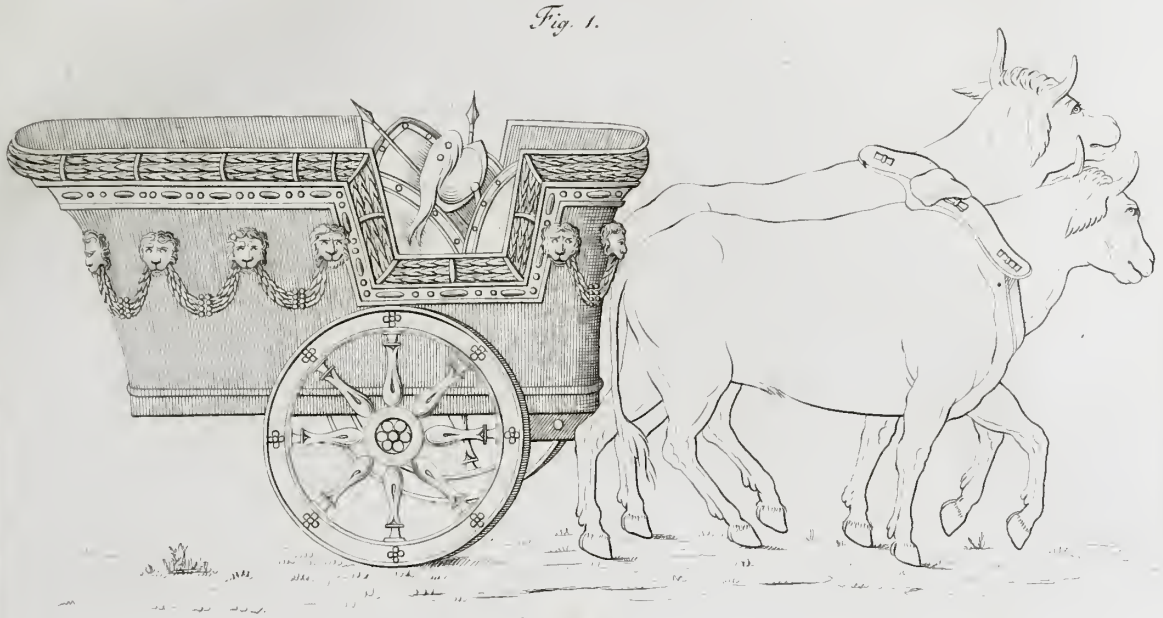
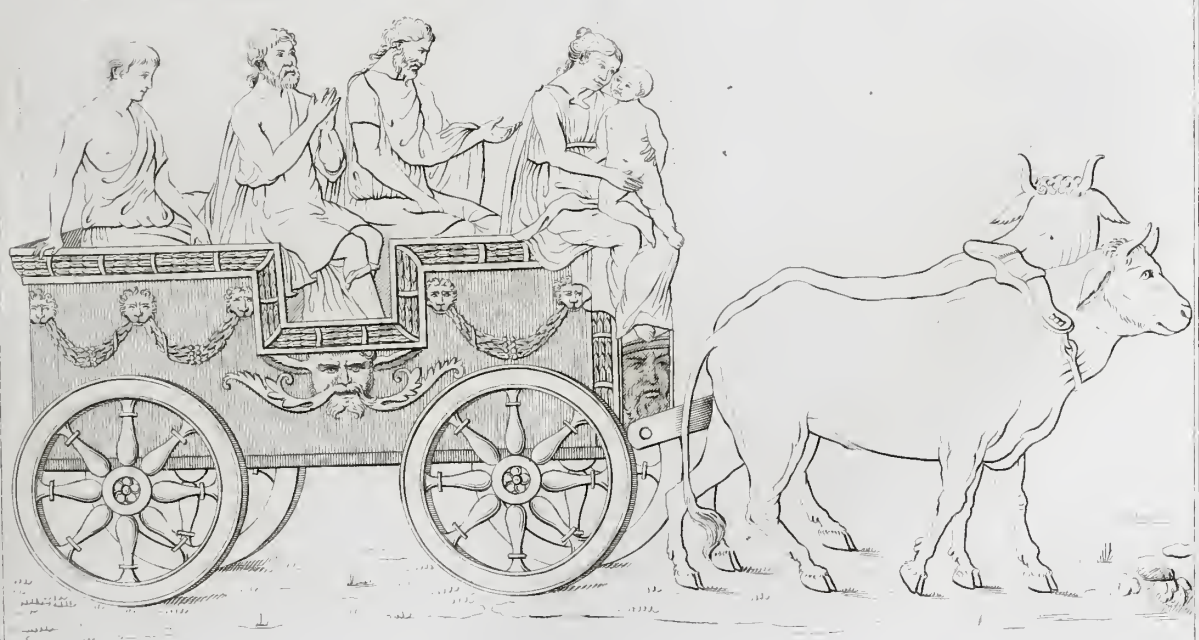


Fig. 2.



der Zusammenfügung eines *römischen* Wagengestelles, auf die Tab. V. Fig. II, wo alle diese Theile genau erklärt sind.

Tab. XX. Fig. 2 stellt eine offene, dem Staate gehörige Rheda vor, worauf mehrere Personen als Kriegsgefangene transportirt werden. Dieses Bild befindet sich, noch gut erhalten, auf einer der zwey Säulen des *Theodosius* in *Constantinopel*, welche während der Regierung des *Arcadius* verfertiget und aufgerichtet worden sind; und von dem berühmten *Giovan Bellino*, *Venetianischem* Maler in Diensten des Sultan *Mahomed* II., auf das Genaueste abgezeichnet wurden.

Der Kasten ist lang viereckig mit drey Sitzen, worauf sechs Personen Platz haben; aufserhalb ist er schön verzieret und hat in der Mitte einen tiefen Einschnitt, um bequemer einsteigen zu können: hinten und vorne ruhet der Kasten auf den Achsen und mufs also nicht gar bequem gewesen seyn, indessen an den herrschaftlichen Rheden die Sitze in Riemen hiengen und mit weichen Polstern und Kissen versehen waren. Die Räder sind achtspeichig und gar nicht hoch; man bemerkt das hintere Ende oder die Gabel der Deichsel, wo sie in die Furca des Vordergestelles eingeschoben wird und in einem Quernagel auf- und abspielen kann, wie an allen alten vierrädrigen Wägen, damit die Deichsel nicht auf das Joch drücke.

Dafs dieses Gefährt nicht zu der Gattung der schnellfahrenden Rheden gehörte, sieht man an dem Ochsen-Gespann und an der Gröfse des Kastens, worin wenigstens sechs Personen sitzen können. Das Joch ist von der Art, wie noch heut zu Tage in den meisten Gegenden *Italiens* die Ochsenjoche sind. Dergleichen Rheden, aber mit weniger Zierrathen, dienten auch, Waaren, Gelder, Kriegs-Bedürfnisse und das Gepäcke der Herrschaften nachzuführen; und von dieser Gattung Rheda scheint in dem Leg. 8. Cod. *Theodos.* die Rede zu seyn, wo es heifst: „Wir beschliefsen, dafs die Rheda nicht mehr als eintausend Pfund tragen solle;“ ferner: „im Sommer dürfen acht, im Winter aber bis zehn Mauleselinnen an die Rheda gespannt werden.“

Die Bauart des Wagens, die niedern Räder und die schlechten Wege, die nicht Heerstrafsen waren, machten diese Menge Zugthiere nothwendig; dieses gieng aber nur die öffentlichen Rheden an, welche mit Zugthieren, die dem Staate gehörten, oder frohnweise bespannt wurden; damit die Wägen nicht überladen und die Begleiter oder Diejenigen, denen eine solche Re-

quisitions-Fuhre zugestanden wurde, keinen Mifsbrauch davon machen und mehr Zugthiere begehren konnten, als nöthig war.

Es scheint, dafs sich in jenen Zeiten die reisenden Kriegsleute oder angestellten Personen in dieser Rücksicht manche willkührliche Handlung erlaubten, da man so viele Gesetze defswegen findet. *Constantin* der Grofse befahl, dafs Niemand, der in öffentlichen Geschäften reisete, sich unterstehen sollte, die Pflugochsen von den Bauern zu begehren, um sie an seine Rheda zu spannen; sondern sich blofs solcher Zugthiere bediene, welche zum öffentlichen Dienste besonders bestimmt und erhalten wurden. Dafs es auch Rheden gab, welche als öffentliche Landkutschen, oder dem Staate gehörige, sogenannte Postwägen dienten, sieht man aus der Erzählung des *Sulpitius Severus.* Dial. 1: wo der heilige *Martinus* einer solchen Rheda, die mit Soldaten angefüllt war, begegnet, die der Auctor, Rheda fiscalis, nennt und sagt: „als die Zugthiere den *Martinus* in seinem zottigen Kleide und schwarzen flatternden Mantel dicht neben sich erblickten, so sprangen sie seitwärts, verwirrten die Stränge und die langen Reihen in denen, wie ihr oft gesehen habt, diese armen Thiere zusammen gespannt werden;" ferner sagte er: „alle stehen nun zusammen zum Prügeln auf und die Strafe der Mauleselinnen nutzt die *gallischen* Peitschen ab; als sie nun ihren Zorn ausgelassen hatten, kehrten sie zu ihrer Rheda zurück."

Hier ziehen Mauleselinnen die Rheda; aber an die schnellen Rheden waren gewöhnlich Pferde gespannt, wie ich hernach zeigen werde.

Diese Mauleselinnen waren *gallisch* bespannt, nämlich zwey und zwey hintereinander und nicht am Joche, sondern an Strängen, wie schon im Capitel von den Bespannungs-Arten weitläufig erklärt ward; diese ausländische Art wollte aber den *Römern* (die bey allen errungenen Vorzügen, dennoch viele sogenannte barbarische Gebräuche hartnäckig beybehalten hatten) nicht gefallen, weil sie glaubten, ohne Joch könnte kein Thier gut ziehen; daher bedauert sie auch *Sulpitius* und nennt sie miscra Animalia.

Dergleichen schwere Rheden waren also von jener Art verschieden, welche nur ein tausend Pfunde tragen durften; eben so wie die *gallische* Rheda mit 30 Pferden, von welcher *Ausonius* Epist. VIII. dem *Theon* meldet: „der habe gerade so viele Austern erhalten, als die *vasatische* Rheda angespannte Pferde hatte."

Die *Vasaten* waren ein Volk in *Aquitanien*, wo diese schweren Fuhrwägen im Brauche waren; die *Römer* rechneten es zu der *Gallia comata*, welche alles Land in sich begriff, das zwischen dem *mittelländischen* Meere, den *Pyrenaeen* und dem *Rheine* lag. Diese *gallische* Rheda trug also gewifs mehr als tausend Pfunde; aber die *römischen* Gesetze de Cursu publico bestimmten nur die Last und die Anzahl der Zugthiere für diejenigen Wägen, die dem Staate gehörten, oder auf seine Rechnung fuhren; die Fuhrwerke von Privatleuten fuhren willkührlich.

Auch Gepäcke, Lasten und Gelder, welche dem Hofe, oder dem Staate gehörten, wurden in Rheden gefahren; es war ein sicheres Fuhrwerk, weil der Kasten ringsum geschlossen war. Wenn man die Sitze herausnahm, so konnten eine Menge kleiner Päcke in den innern Raum dieses Verschlages geladen werden, ohne dafs das Geringste verloren gehen konnte; und wenn auch je ein Geldfafs aufsprang, so fand sich Alles wieder unten im Kasten; defswegen ward auch die Last von jeder Sache genau bestimmt, damit nichts über den Kasten hinausgepackt wurde.

Im Codex *Theodosianus*, Leg. 48 de Cursu publico, heifst es: „Leinen, oder Kleidungsstücke, welche bisher auf Rheden geladen wurden, sollen ins künftige auf Angarien, oder auf Schiffen fortgeschafft werden. Die übrigen feinern Kleidungsstücke und die Leinen, die zu unserm Gebrauche erfordert werden, die sollen auf Rheden, aber nur zu tausend Pfunde überschickt werden.“ Ebendaselbst heifst es Leg. 28: „Was den *Galliern* zu Gute kommt, mufs billiger Weise auch den *illyrischen* und *italischen* Provinzen zufliefsen, dafs nämlich die Rheda nicht mehr als tausend Pfunde aufgeladen bekomme;“ In demselben Cod. *Theodos.* Leg. 48 steht gleich anfangs: „Wenn Gold oder Silber von heiligen Geschenken an uns geschickt wird; so soll eine Rheda mit fünfhundert Pfunde Gold, oder mit tausend Pfunde Silber geladen werden.“ Sonderbar ist der Unterschied im Gewichte bey dem Golde, Silber und bey den Kleidungsstücken, wovon ich die Ursache nicht errathe; vielleicht war die Libra, Gold, schwerer als andere Artikel; vielleicht ist auch hier nicht die Rede von gemünztem Golde oder Silber, sondern von verarbeiteten Gefäfsen, Becken, Leuchtern, Kannen und anderm Opfer-Geräthe, welche in jenen ersten Zeiten des Christenthumes aus den geschlossenen heidnischen Tempeln, oder von Partikularen in den kaiserlichen Schatz geliefert wurden und mehr Raum einnahmen, als das gemünzte Geld; auf diese Art konnten also 500 Pfunde verarbeitetes Gold eben so viel Raum einnehmen,

als 1000 Pfunde verarbeitetes leichteres Silber, welches nicht so dünne ausgetrieben und dicker verarbeitet wurde.

Wenn die Bürger auf ihr Landgut fuhren, so wurde die Rheda angespannt, sowohl die ganze Familie, als den nöthigen Vorrath darauf zu stopfen, wie man aus Juvenal Satyr. III. sieht, wo er von dem *Umbricius* sagt: „Während das ganze Hauswesen auf die Rheda gepackt wird, steht er an dem alten Bogen, bey dem feuchten Capena-Thore.“ Eben dies sagt *Martial* Lib. V. in seinem Epigramm von dem Bassus, wenn er von seinem Landgute nach der Stadt zurückfuhr:

„In der vollen Rheda sas *Bassus*
und fuhr alle Früchte des gesegneten Feldes.
Da hättest du gesehen, Kohlkraut mit schwankender Staude,
beyderley Lauch und breiten Lattich
und das für einen faulen Bauch nicht unheilsame Mangold;
dabey lag ein schwerer Kranz von fetten Krammetsvögeln,
ein Hase, verwundet vom Zahn des *gallischen* Hundes
und ein Milchschwein, noch nicht gefüttert mit Bohnen.“

Diese Gattung Rheda war aber unbedeckt, sonst hätte man diesen Vorrath nicht offen daliegen sehen.

Von einer geringern Gattung scheinen jedoch diejenigen Rheden gewesen zu seyn, von denen *Jul. Caesar* de Bello gall. Lib. I. Cap. 51 erzählet, dass die *Germanen* ihr ganzes in Schlachtordnung stehendes Heer mit Rheden und Carren umringet hatten, damit sich Niemand einige Hoffnung zum Entrinnen machen sollte; auf den Rheden standen die Weiber mit fliegenden Haaren und riefen weinend ihren streitenden Landsleuten zu, dass sie dieselben nicht verlassen möchten, damit sie nicht in die Hände der *Römer* fielen;“ denn die *Germanen* führten oft ihre ganze Haushaltung auf *Rheden* mit sich in das Feld.

Die zweyrädrigen Carri, welche hier *Caesar:* von den vierrädrigen Rheden unterscheidet, dienten als Rüstwägen, die Waffen und den Proviant nachzuführen. In einer andern Stelle sagt *Jul. Caesar:* als *Ambiorix*, Anführer der *Eburoner*, alle Pferde und Rheden und Kriegsvorräthe verloren hatte, floh er vor dem Tode.

Es waren vielleicht diese Rheden wegen der Weiber und Kinder bedeckt; dieses Verdeck bestand aber blos in Binsen-Matten oder Leinen-Decken, die man auf Bögen oder Reife, der Länge nach über den Kasten, spannte, welches auch bey den *Römern* schon üblich war; denn man findet bey *Paulus* dem Rechtsgelehrten Leg. 5 de Supellectili: „Was die Teppiche und Leinendecken betrifft, womit die Wägen überdeckt werden, kann man zweifeln, ob solche zum Hausgeräthe gehören; aber man kann auch sagen, sie gehören zu dem Reisegeräthe, wie die Felle, in welche die Kleidungsstücke eingeschlagen werden.“ Hier ist nicht von den Ueberdecken die Rede, welche man über die schönen Wägen breitete, wenn sie in ihren Schupfen standen; sondern von den Leinendecken, womit man auf der Reise die Wägen, besonders die Rheda deckte, wenn es regnen wollte; daher zählet es auch *Paulus* zu andern Reise-Erfordernissen, wie die weichen Packfelle, worauf man anstatt in Mantelsäcken, die Kleider und feines Gewand flach ausbreitete, die hervorstehenden Lappen des Felles einwärts schlug, alsdann dichte zusammenrollte und mit Riemen fest zuzog.

Anders waren aber die Rheden, welche die Herrschaften zu ihrem eigenen Gebrauche hielten und deren sie sich sowohl in der Stadt als auf der Reise bedienten; solche waren mit einem steifen Verdeck, ringsum mit Leder überspannet, sehr dichte gegen Wind und Kälte geschlossen, weich gefüttert und mit guten Polstern versehen. Von einem solchen Gefährte spricht *Plinius*: „ich bin so bequem in einem Wagen hieher gekommen, als wie in einem Schlafzimmerchen (Cubiculo).“

Die Gitterfenster, wie auf Tab. XXI. Fig. 1 hiefsen Transennae, die ledernen Vorhänge, wie Fig. 2 Pallia, *Eutrop.* IX. Lib. 12; die leinenen Vorhänge, Plagula; (*Sueton, Titus*, Lib. X.) auch Vela, Umbella, Umbraeula, Cadurcula; war aber der Obertheil mit Leinwand überspannt, so hiefs diese Decke (wie bey den Sänften) Coelum, Uraniscum, Cadurcum.

Lucian sagt: „ich sehe dich das Maul aufsperren, wenn einer von der Gesellschaft diejenigen glücklich priefs, welche nicht allein die vornehmsten Männer in *Rom* zu Freunden hatten, sondern auch angenehm und bequem reiseten, sanft in einem weichen Wagen gelagert, der mit weissen Pferden bespannt ist;“ und *Cicero* in seinem Briefe ad *Attic.* Lib. V. Ep. 17: „diesen Brief habe ich in einer Rheda sitzend dictirt, als ich ins Lager reisete.“ Diese Rheda mufs also nicht sehr unsanft gewesen seyn, weil man darinnen dictiren und schreiben konnte.

Die *Römer* hatten viele Abkürzungs-Zeichen, wenn sie schnell schreiben wollten; auch zeichneten sie in der Eile ihre Schrift mit einem scharfen Griffel auf Täfelchen, die mit einer Wachsmasse bestrichen waren und deren sie immer einige bey sich trugen, besonders auf Reisen, auf diese liefs sich also im Fahren besser schreiben, als auf Pergament oder Papier.

Die Kaiser und die Vornehmsten des Reiches fuhren gewöhnlich in Rheden, wenn sie ohne Pracht erscheinen wollten. *Alexander Severus* machte sich ein Vergnügen daraus, die Statthalter in den Provinzen mit Achtung auszuzeichnen und auf seinen Reisen liefs er sie zu sich in die Rheda sitzen, wie *Lampridius* schreibet. Eben dieses sagt auch *Plinius* von dem guten Kaiser *Trajan*: „Wenn er zu Fufse gieng und einen seiner Freunde und Bekannten vorbeyfahren sah, liefs er halten und setzte sich zu ihm in die Rheda.“ Der Kaiser *Claudius*, der das Schachbret leidenschaftlich liebte, liefs seinen Wagen einrichten, dafs er auch während des Fahrens spielen konnte; von diesem *Claudius* erzählt *Tacitus*, dafs, als er mit dem *Vitellius* und dem *Cecina Largus*, die kurze Spazierfahrt von *Rom* nach *Ostia* machte, fürchtete sein Liebling *Narcissus*, dafs ihn diese beide zu Gunsten der *Messalina* auf andere Gedanken bringen möchten; er begehrte daher und erhielt die Erlaubnifs in der Rheda des Kaisers Platz zu nehmen. Hier sind also vier Personen genannt, die in dem Kasten der Rheda safsen. *Horaz* in der 7. Satyre sagt: „nun sind es bereits acht Jahre, dafs *Maecenas* anfieng, auf Reisen mich in seine Rheda aufzunehmen.“ *Martial* in Lib. X. Epigr. 13 scheint die Rheda ebenfalls als ein bequemes Gefährt zu bezeichnen, wenn er sagt: „cum Cathedralicios portat tibi *Rheda* Ministros,“ mit weichlichen Beamten trägt dich die Rheda. Cathedralicius bedeutet nach *Budäus* einen Menschen, der Bequemlichkeit liebt, einen beständigen Polster-Hocker.

Auch die ersten Kirchenhäupter fuhren lieber in der Rheda, als dafs sie, wie ihr göttlicher Meister, zu Fufse giengen; wie *Ammian. Marcellin.* Lib. XXVII erzählt, dafs es zu seiner Zeit (Anno 367), wo das Christenthum noch so zu sagen in der Wiege lag, schon der Mühe lohnte, eine halbe Lunge daran zu wenden, um ein christlicher Bischoff zu werden; denn wer einmal dieses Ziel erreicht hatte, der war aller Sorgen auf Lebenszeit überhoben; er bereichert sich mit den Geschenken und Vermächtnifsen frommer Mütterchen, erscheint öffentlich nie anders als in einem prächtigen Wagen, in glänzendem Gewande und giebt fürstliche Gastmahle.

Tab. XXI. Fig. 2 stellt eine einfache bedeckte Rheda vor, mit einem steifen Dache, sie ist ohne Verzierungen; allein eben ein solches Verdeck konnte sehr wohl zu einem Kasten passen, wie der Tab. XX. Fig. 2, wenn auch die Tafeln ringsum mit Zierrathen geschmückt waren. Es scheint, der Künstler hat mit Vorsatz die Wägen auf der Col. *Theodos.* offen gebildet, weil sich solche zierlicher und geschmackvoller auszeichneten. Vorne an dem, oder in dem Kasten, bemerket man an beyden einen Sitz, worauf der Kutscher sitzen konnte; von diesem Sitze liest man in *Josephus Ant.* Lib. XVIII., dafs *Agrippa*, als er mit *Cajus* oder *Caligula* in einer Rheda fuhr, sich während des Gespräches äufserte: „er wünschte, dafs der Kaiser *Tiberius* todt wäre und ihm den Platz einräumte," welches Alles von dem Kutscher, der auf dem Vordersitze safs und sie führte, aufgefangen und verrathen wurde. Von eben dieser Bauart, glaube ich, war die Rheda, deren man sich zum Geschwindefahren und auf Reisen bediente und welches die gewöhnliche Rheda camerata war. Die Vehicula meritoria waren ebenfalls solche bedeckte Rheden, deren sich die Lohnkutscher bedienten, die Reisenden von einem Orte zum andern zu führen, *Horatius* erwähnt solcher in seiner 5. Satyre, wo er von seiner Reise nach *Brundusium* erzählt, dafs die ganze Gesellschaft sich auf Rheden gesetzt habe: „Von hier aus, (sagte er), rennen unsere Rheden 24 Millia mit uns fort;" und *Cicero* schreibt: „als *Milo* sich nach *Lavinium* bey *Rom* begeben mufste, wo er Oberbürgermeister war, setzte er sich nebst seiner Frau in eine Rheda, mit einem grofsen Gefolge von Dienern beyderley Geschlechtes." Dieses Fuhrwerk diente also sowohl für Männer, als für ihre Gattinnen, es war das vorzüglichste, dessen sie sich in allen Jahreszeiten bedienen konnten. Eben dieser Auctor in Orat. pro *Milone* schreibt ferner: „*Clodius* begegnet ihm schnell zu Pferde, ohne *griechische* Bedeckung, wie gewöhnlich und ohne Gemahlinn, wie sonst nie geschah; während der Bandit, der diese Reise macht, um einen Mord zu begehen, mit seiner Gemahlin in einer Rheda fuhr;" und *Lucian* sagt im *Toxaris*: „ich sah den *Zenothemis* von *Massilien* auf seinem Reisewagen sitzen und er hatte ein Frauenzimmer neben sich."

Die Rheda diente auch bey grofsen Herrschaften statt eines Kammerwagens, um die Dienerschaft nachzuführen. Man lieset in der zweyten Philippica des *Cicero*: „Der Tribunus plebis fuhr in einem Essedum und hinter drein folgte eine Rheda mit Kupplern." Und im *Martial* Lib. X. 13: „Während die Rheda dir deine faullenzenden Diener nachträgt und der *Libysche* Vorreiter in langem Staube schwitzt;" (nämlich so lange der Wegist, erhebt sich der Staub.)

Die Gröfse und Stärke der Rheda war immer nach dem Gebrauche eingerichtet, zu dem sie bestimmt war und man wird leicht einsehen, dafs der Bau der *vasatischen* Rheda mit den 30 Pferden und die, worauf *Horaz* mit seinen Freunden nach *Brundusium* fuhr, in Rücksicht der Dauer und der Leichtigkeit verschieden seyn mufste.

Die leichtesten von allen aber waren gewifs die Post-Rheden, Rhedae cursuales, oder diejenigen, womit die Rhedarii mit unglaublicher Schnelligkeit fuhren. Von diesen sagt *Sueton* im Leben des *Julius Caes.* Cap. 57: „Den weitesten Weg machte er mit aufserordentlicher Geschwindigkeit; er fuhr in einer gemietheten Rheda (meritoria Rheda) und machte täglich hundert tausend Schritte.“ Der Schritt oder Passus der *Römer* hatte zwey Gressus oder Gänge und diese mafsen zusammen fünf Schuhe.

Lampridius erzählt, als *Heliogabal* plötzlich die Senatoren aus *Rom* verbannte, liefs man ihnen so wenig Zeit, dafs diejenigen, deren eigene Wägen sich nicht im reisefertigen Stande befanden, auf der Stelle mit gemietheten Rheden abreisen mufsten. Dergleichen leichte Rheden standen auf den Posthäusern bereit, damit diejenigen Personen, die mit einem Post-Diplom versehen waren und in Geschäften der Regierung oder des Staates reiseten, in solchen sogleich weiter fahren konnten. Es bedienten sich also solcher nicht allein die Eilbothen, sondern auch Militair-Personen und öffentliche Beamte; auch wenn Deputirte aus den Provinzen an den Kaiser abgiengen, um ihm etwas vorzutragen, so wurden ihnen solche Postrheden gestattet, wie man in Leg. 9 Cod. *Theodos.* de Legatis ersieht, wo es heifst: „Wenn ein ganzer District einen oder zwey erwählt hat, welchen derselbe seine Wünsche aufträgt, so soll ihnen eine Rheda cursualis zugestanden werden.“ *J. Capitolinus* erzählt, dafs der tyrannische Kaiser *Maximinus* öfters die vornehmsten und ausgezeichnetsten Personen des Staates unter dem geringsten Vorwande ins Exilium schickte; man sperrte sie in Postwägen ein und so mufsten sie Tag und Nacht bis an den Ort ihrer Verbannung fahren, wo dann Elend oder der Tod sie erwartete.“ Diese Wägen mufsten also ringsum zugemacht oder verschlossen gewesen seyn, weil es heifst: „man sperrte sie in diese Wägen ein.“

Nach Allem zu urtheilen gab es auch zweyrädrige Rheden und mir scheint die Abbildung Tab. XX. Fig. 1 eine solche zu seyn; der Umrifs oder die Gestalt des Kastens ist fast die nämliche, wie bey der vierrädrigen Rheda auf eben dem Blatte und *Corrasius* in Miscell. Lib. III. Cap. 20 hat

ohne Zweifel Gründe gehabt, zu sagen: „Die Rheda ist auch ein leichter Wagen auf zwey Rädern, dessen sich Jedermann, selbst die gemeinsten Leute bedienen.“ Gewifs hatten sie auch auf den Postanstalten in *Gallien* Fuhrwerke auf zwey Rädern, um eine oder zwey Personen zu fahren, wie mit dem Birotum; und weil man es damals mit den Benennungen nicht so genau nahm, so konnte Mancher solche Gefährter ebenfalls Rhedae geheifsen haben. Im Cod. *Theodos.* werden daher die Rheden bald Carpenta, bald Carpenta Rhedarum, genannt; und *Theod* in Leg. 18 Lib. VIII. lautet es daselbst: „Deine Hoheit lasse auch genau darauf sehen, dafs auf einem Carpentum nie mehr als zwey, höchstens drey Menschen fahren.“ Eben da in Leg. 30 heifst es wieder: „Wir haben deutlich festgesetzt, dafs auf denen Carpentis Rhedarum, das vorgeschriebene Mafs nicht überschritten werde und man sich nicht unterstehe, mehr als tausend Pfund auf eine Rheda zu laden.“ Hier ist also klar erwiesen, dafs von keinem eigentlichen Carpento, sondern von einer Rheda die Sprache ist.

Auf dem Bilde Tab. XX. Fig. 1 sind auf der Col. *Theodos.* im Original, drey in dem Kasten sitzende Personen vorgestellt, wie obiges Gesetz bestimmt; es kann also eine solche dreysitzige Rheda nicht zu der Gattung gehören, welche ein tausend Pfunde tragen darf; denn um drey Personen zu ziehen, braucht man nicht acht bis zehn Zugthiere anzuspannen. Ueberdiefs ist zu bemerken, dafs die Säule, worauf diese zwey Fahrwerke vorgestellt sind, von dem nämlichen Zeitalter des Kaisers *Theodosius* ist, von dem auch obige Gesetze de Cursu publico herrühren, worin so viel von den verschiedenen Gattungen Rheden gesprochen wird.

Die heutigen *Türken* haben noch Fuhrwerke, welche ganz der alten bedeckten Rheda der *Römer* ähnlich sind. Solche dienen vorzüglich den Frauenzimmern und heifsen Araba oder auch Kotscky, eine Art kleiner Leiterwägen mit einem viereckigen Verschlage oder Kasten besetzt, der mit scharlachrothem Tuche bedeckt ist; die Himmeldecke ist gewöhnlich ganz glatt, zuweilen aber ringsum mit Fransen geziert. In der Mitte finden sich selten Thüröffnungen, gewöhnlicher ist eine Thüre hinten zum Ein- und Aussteigen, vermittelst einer kleinen vergoldeten Leiter, die hinten quer über angehängt wird.

Im Kasten sind rothe Polster auf dem Boden, auf denen die Damen der Länge nach ausgestreckt liegen und mit einem dünnen Mahramah so verschleyert, dafs nur die Augen und Nase frey sind; gemeiniglich rau-

chen sie ihr Pfeifchen aus langen Jasmin-Röhren, wie glaubwürdige Reisebeschreiber versichern.

Ein paar Ochsen ziehen den Araba; und der Kutscher der aufserhalb des Kastens sitzet, regiert mit einem langen Stecken, woran vorne ein Stachel ist, das träge Gespann; zwischen welchem vom Ende der Deichsel ein langer mit rothen Fransen verzierter Stab emporraget. Bey feyerlichen Gelegenheiten sind diese Thiere mit Blumen bekränzet. Es giebt auch noch in der Türkey dergleichen ganz einfache Leiterwägen, deren Decke nur auf vier Pfeilern ruhet und rings herum offen ist; gewöhnlich bedient man sich dieser zu Landparthien.

Von den Fuhrwerken der *Türken* findet man mehrere Abbildungen und Beschreibungen in dem französischen Prachtwerke über *Egypten*, in dem des *M. Millin* von *Constantinopel*, in *Reimers* Reise nach der *Türkey*, im Gemälde von *Constantinopel* von *Fried. Murhard* u. a. m. Tab. XXI. Fig. 1 stellt eine solche türkische Rheda oder Araba vor, die ich defswegen hier beyfüge, weil ich glaube, dafs solche noch ganz die Form der *römischen* hat.

Capitel XXXVI.

Der Miethwagen.

Rheda meritoria: So hiefs die Miethkutsche der *Römer*, sowohl die offene als die bedeckte, wie ich schon im Capitel der Rheden erwähnt habe. Es gab aber nicht allein Lohnkutscher, die Rheden hielten und Rhedarii hiefsen, sondern auch andere, die mit Cisiis fuhren und Cisiarii genannt wurden; man fand damals schon alle möglichen Gattungen Wägen zum Miethen, die mit einem allgemeinen Namen Vehicula meritoria, Mieth-Fahrwerke genannt wurden; denn da die Postanstalten nur zum Dienste solcher Personen eingerichtet waren, die in Geschäften für den Kaiser oder für den Staat reiseten; so mufste der Kaufmann und jeder Andere, der in Privat-Angelegenheiten reisen wollte, sich der Miethwägen bedienen. Er konnte geschwind oder langsam fahren in vierrädrigen und zweyrädrigen Wägen, oder sich in Sänften tragen lassen, oder auf Pferden, Maulthieren oder Eseln reiten; wie noch heutiges Tages die *Vetturini* in *Italien* (Mittel-Latein, *Vecturini*, Fahrwerker) den Reisenden nebst seinem Gepäcke übernehmen und ihn um eine gewisse Summe, worin Alles begriffen ist, durch ganz *Italien* fahren, verköstigen und bedienen. So war es auch schon bey den *Römern* eingerichtet und selbst die vornehmsten Personen bedienten sich der Vehicula meritoria, wie ich schon früher bemerkt habe; und *Sueton* Cap. 57 ganz bestimmt von *Jul. Cäsar* erzählet, dafs er die längsten Reisen ohne Gepäck auf gemietheten Rheden (in meritoria Rheda) mit unglaublicher Geschwindigkeit vollendete; und nach *Plutarch* (Caes. p. 716. A.) reisete er mit diesen Miethwägen so schnell,

dafs er am achten Tage seiner Abreise von *Rom*, an der *Rhone* in *Frankreich* anlangte. *Tacitus* erzählt, als *Messalina* ihre gefährliche Lage einsah; so entschlofs sie sich ihrem Gemahle *Claudius* entgegen zu gehen; erst am Thore fand sie einen geringen Wagen stehen, auf welchen sie stieg, von drey Personen begleitet und den Weg nach *Ostia* nahm. Dieses war vermuthlich auch ein Miethwagen, wie unsere sogenannten Viacres, dergleichen in allen grossen Städten immer einige an den Thoren stehen. *Plinius* sagt in einem seiner Briefe Lib. X. Ep. 26: „Ich bin entschlossen, theils auf Marktschiffen, theils auf Lohnwägen, in die Provinzen zu reisen;" und *Horaz* erzählt in der 5. Satyre, nachdem er mit seinen Freunden das Marktschiff verlassen; liessen sie sich auf Maulthieren, auf Clitellen sitzend, weiter tragen; und eben da sagt er auch, dafs sie auf gemietheten Rheden 24 Millia fuhren.

Diejenigen Leute, welche die Maulesel vermietheten, waren aber keine Mulionen; denn dieses waren der Fuhrmann oder der Maulthierknecht. Man liest von einem *Ventidius*, welcher als Kind mit seiner Mutter in die Gefangenschaft des ältern *Pompejus* gerieth und in der Folge sich gezwungen sah, Maulthiere zu halten und solche an die obrigkeitlichen Personen zu vermiethen, welche Geschäfte halber in die Provinzen reisen mufsten. In dieser Eigenschaft, fand er jedoch nachher Gelegenheit, dem *Julius Caesar* einen Dienst zu leisten, welcher ihn dafür anfänglich zum General ernannte und da er sich durch seine Tapferkeit auszeichnete, darauf zum Praetor machte; wefswegen Spottverse gegen ihn verbreitet wurden, die so anfiengen: „Ihr Wahrsager, welch ein Wunder! der sonst die Esel striegelte, ist jetzt unser Practor." Noch mufs ich bemerken, dafs die Miethwägen und andere Fahrwerke, worin gewöhnlich Leute fuhren auch zuweilen dienten, um Güter, Waaren und Mobilien damit zu versenden, vermuthlich, weil solche bedeckt waren; doch diefs waren seltene Fälle. Man weifs, dafs, als *Nero* gegen die empörten *Gallier* ziehen wollte, er sich besonders angelegen seyn liefs, seine musikalischen Instrumente auf vielen Wägen nachführen zu lassen; er bediente sich aber dazu nicht seiner eigenen, sondern liefs die bequemsten Gefährter der Miethkutscher und anderer Partikularen dazu auftreiben. Ohne Zweifel gebrauchte man hierzu vorzüglich die geschlossenen Wägen, wie Tab. XXI. Fig. 2. *Sueton* und *Dio* erzählen etwas Aehnliches von *Caligula*, welcher die Mobilien und Juwelen des Kronschatzes und Alles, was seinen Schwestern gehörte, in der gröfsten Eile zu sich nach *Gallien* bringen liefs; weil er glaubte, dafs er alles dieses unter seinen Augen theurer verkaufen und sich dadurch grofse Summen zu seinen Verschwendungen verschaffen würde; man mufste dazu alle Miethwä-

Fig. 1

Fig. 2

gen, sogar die öffentlichen Landkutschen und dergleichen Fuhrwerke hergeben. Die Pferde, welche die Mühlen trieben, wurden eben so wenig verschonet, so dafs das Brod in Rom anfieng zu fehlen und kein Miethpferd auf der ganzen Strafse mehr zu finden war, wefswegen viele Prozefse verloren giengen, weil die Kläger wegen Mangel an Fahrwerken an dem bestimmten Tage nicht eintreffen konnten.

Capitel XXXVII.

Von den Eilboten und Posten.

Schon bey den ältesten Völkern findet man Eilboten im Kriege, wie im Frieden. Einige liefen zu Fufse, andere ritten auf Pferden, auf Maulthieren und auch auf Kamelen. Die meisten Schriftsteller schreiben die Erfindung der Posten den *Medern* zu, wie die Stelle aus dem Buche *Ester* Cap. 8 zu beweisen scheint: „Der König *Ahasveros (Xerxes I.)* liefs seine Schreiber rufen und Briefe schreiben an alle Fürsten und Landpfleger seines Reiches, von *Indien* an bis an die *Mohren*, nämlich 127 Länder; einem jeglichen Lande nach seiner Schrift und Sprache; sie waren in des Königes Namen geschrieben und mit seinem Ringe versiegelt; und er sandte die Briefe durch die reitenden Boten auf jungen Mäulern."

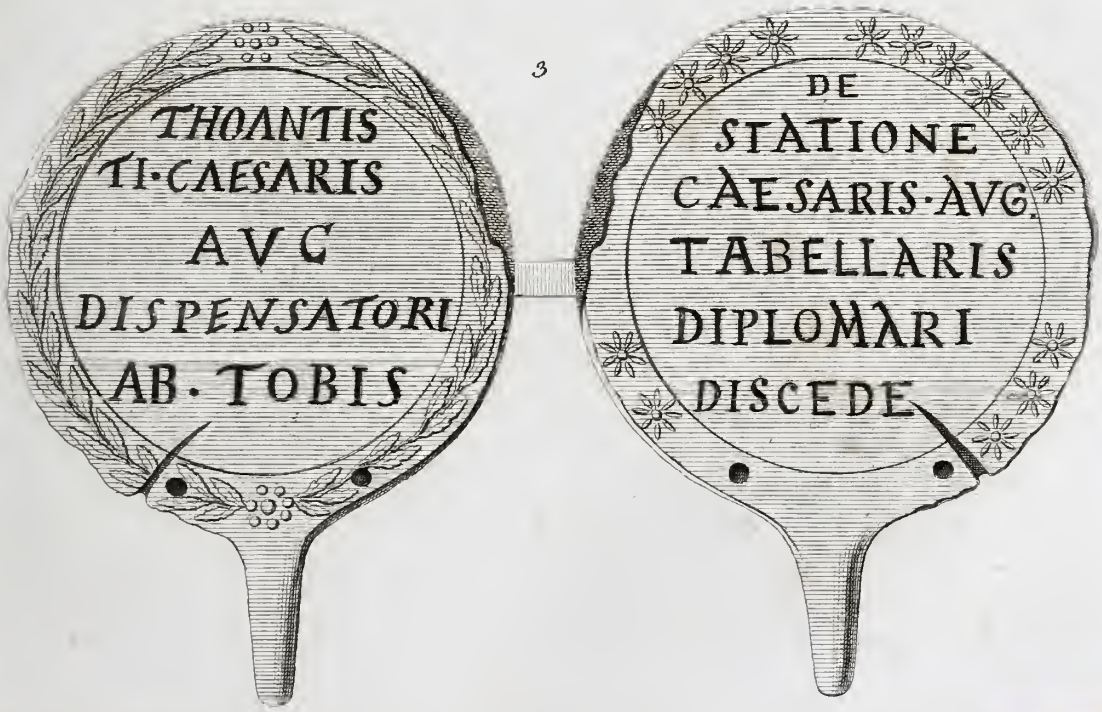
Hieraus läfst sich aber auch vermuthen, dafs die Posteneinrichtung, die sich in diesem weitem Reiche nach allen Gränzen ausdehnte und die wohl schwerlich das Werk einiger wenigen Jahre seyn konnte, schon seit langen Zeiten in jenen Ländern bestanden habe und *Ahasveros* also nicht als der Gründer der Posten in *Medien* angesehen werden dürfe.

Herodot ist unter den alten Schriftstellern derjenige, der über die Entstehung der Pferdeposten bey den *Persern* eine umständliche Beschreibung in seinem achten Buche (Urania) giebt, wo er sagt: dafs *Cyrus*, der erste König der *Perser*, um sich zu überzeugen, wie viele Meilen ein Pferd ohne Nachtheil laufen könnte, zu gleicher Zeit mehrere Boten nach verschiedenen Gegenden absandte, die ihm bey ihrer Rückkehr sagen mufsten, wie viel des Weges sie gemacht, und wieviel an Zeit sie dazu gebraucht hätten, damit er nach ihrem Berichte Posten errichten könnte, wo man beständig frische Pferde be-

1

2

3


THOANTIS
TI·CAESARIS
AVG
DISPENSATORI
AB·TOBIS
DE
STATIONE
CAESARIS·AVG
TABELLARIS
DIPLOMARI
DISCEDE

reit finde, es sey, wenn er Eilboten an seine Landpfleger, oder diese dergleichen an ihn schicken mufsten. *Aristides* Orat. ult. Tom. III. sagt, der Vergleich, den man nach ihrem vollendeten Pferderennen anstellte, habe es erwiesen, dafs ihre Schnelligkeit anscheinlich dem Fluge eines Vogels gleichgekommen war.

Cyrus liefs also (nach der Versicherung dieses Schriftstellers) längs den Heerstrassen, in jeder Entfernung einer Tagreise, Posthäuser erbauen, so schön und bequem eingerichtet, dafs selbst Könige darin aufgegenommen und beherberget werden konnten. Uebrigens durfte sich dieser König auf die Treue seiner Eilboten, die er auf diesen Poststationen vertheilte, so sehr verlassen, dafs derjenige, den er mit Aufträgen absandte, auf der nächsten Station die Befehle dem mittheilte, welcher mit solchen abreisen mufste; worauf immer der folgende mit dem vorhergehenden so lange wechselte, bis die Nachricht, deren Geheimnifs keiner verletzte, an dem bestimmten Orte angekommen war.

Dieser Postenlauf heifst auf *persisch* Angarcïon und diese Eilboten, Astandae, die gewöhnlichen Frohnboten, Angari und die Pflicht Zwangpostpferde zu liefern, Angaria.

Die meisten Gelehrten behaupten, das Wort Angaria sey *chaldäischen*, andere *syrischen* oder *persischen* Ursprunges; die *Römer* aber, die es in ihre Sprache aufgenommen, nannten den Frohndienst Parangaria equestris; Angaria überhaupt aber, um allerley Frohn- und Zwangdienste zu bezeichnen, wovon im Cap. 29 vom Clabulare schon umständlich gesprochen worden.

Heut zu Tage heifsen die reitenden Boten bey den *Persern* nicht mehr Angari, sondern Chapas, wie *Dufresne* in seinem Glossario behauptet. Die berittenen Eilboten der alten Perser trugen zum Zeichen ihres Amtes eine besondere Art Dolch im Gürtel Changar genannt; daher soll, wie einige wollen, der Name Angari entstanden seyn.

Xenophon in der Cyropädie, Lib. VIII. spricht von der Errichtung der Posten unter *Cyrus* mit folgenden Worten: „Wir kennen noch eine andere Erfindung, vermittelst welcher er die entferntesten Sachen erfahren konnte, die in seinem weiten Reiche vorgiengen. Nachdem er untersucht hatte, wie viel Weges ein Pferd, ohne sich zu schaden, an einem Tage laufen konnte,

liefs er in gleichen Entfernungen Stallungen erbauen, die er mit Pferden und den dazu erforderlichen Leuten besetzte. Er bestellte zugleich in einer jeden dieser Stationen einen Aufseher, mit dem Auftrage, die Briefe in Empfang zu nehmen und solche durch frische Leute und Pferde weiter zu senden. Diese Versendungen giengen ununterbrochen fort und die Couriere folgten aufeinander des Nachts wie bey Tage.“ Dieses läfst also vermuthen, dafs es schon vollkommen gut eingerichtete Postverwaltungen gab; denn wenn der Schriftsteller hier nur von Postaufsehern und Courieren spricht, übergeht er eine Menge anderer Diener, die bey einer solchen Anstalt unentbehrlich waren. *Herodot* in Lib. VIII. sagt auch dieses von den Posten unter *Xerxes*: „Nichts ist so schnell als diese Couriere. So viele Tagreisen von einem Orte zum andern sind, so viel sind auch Poststationen mit Pferd und Mann, welche weder Regen noch Schnee, weder Hitze noch Kälte aufhalten darf, ihre Reise mit der möglichsten Schnelligkeit zu vollenden. Auf jeder Station ist ein anderer Reiter, der erste überliefert die Befehle dem zweyten, dieser dem dritten und so fort.“ Diese Posteinrichtung kam einst dem *Xerxes* selbst vortrefflich zu Statten, denn als er sich von dem *athenischen* Feldherrn *Themistokles* geschlagen und überwunden sah, rettete er sich durch eine schnelle Flucht auf dergleichen Postpferden, die er vor der Schlacht aus Vorsicht nicht allein auf den gewöhnlichen Stationen, sondern auch noch in den längsten Zwischenräumen vertheilen liefs, um sich, im Falle er die Schlacht verlöre, dem nachsetzenden Feinde sicher entziehen zu können.

Obgleich viele Schriftsteller der Alten behaupten, dafs die Posten schon bey den *römischen* Königen unter dem Namen Cursus publicus bekannt waren, so scheint es doch, dafs ihre Einrichtung mehr einem Frohndienste als einer Staatsanstalt glich; und es ist glaublicher, dafs erst *Augustus*, der während seines kurzen Feldzuges wider die Perser Gelegenheit hatte, die trefflichen Posteinrichtungen dieser kennen zu lernen, wenn nicht als der Erfinder, doch als der Wiederhersteller des Postenlaufes bey den *Römern* anzusehen ist. Sueton schreibt hievon im Leben des *Augustus* Cap. 49: „Damit er mit Schnelligkeit erfahren konnte, was in den entferntesten, wie in den nächsten Provinzen vorgehe und beständig Nachrichten daraus erhalte, stellte er Anfangs junge Leute in mäfsiger Entfernung auf die Heerstrafsen, hernach Fahrwerke (Vehicula); denn diese Art schien bequemer, damit diejenigen, welche die Briefe von dem Schreiborte selbst überbrachten, auch wenn es nöthig wäre, mündliche Auskunft geben könnten.“ Vorher übergab ein Fufsläufer (Cursor) dem auf der nächsten Station bestellten Cursor die Briefe und so giengen sie durch die Hände mehrerer

Läufer bis zu *Augustus*; bey der fahrenden Post war nur ein einziger Courier nöthig, der von dem Orte, wo er die Briefe erhielt, bis zu *Augustus* fuhr, den der Kaiser alsdann noch über Manches befragen konnte. *Procopius* in Anecht. erzählt, dafs schon die frühern *römischen* Kaiser ein Mittel erdachten, wodurch ihnen Alles auf das schleunigste angezeigt werden konnte, damit sie erfuhren, was sowohl bey den Feinden allenthalben vorgieng, als auch, wenn in einer Stadt ein Aufruhr entstand, etwas Unerwartetes von den Stadthaltern unternommen wurde, oder sich sonst ereignete; auch diente dieses Mittel dazu, die jährlichen Abgaben schnell und sicher einzubefördern. Zu dem Ende errichteten sie also einen öffentlichen und schnellen Postenlauf. Dem abgeschickten Postreiter waren zuweilen acht Stationen, zuweilen weniger, doch, was meistens der Fall war, nie unter fünf, täglich zu machen, vorgeschrieben. Auf jeder Hauptpoststation (Mansio) befanden sich 40 Pferde, zu deren sorgfältigen Pflege eigens aufgestellte Stallleute, Hippocomi (Pferdputzer) bestimmt waren*). Die leichten Wägen, wie z. B. das Cisium, die Rheda currens, das Birotum u. a. m. hatten den Vortheil, dafs im Nothfalle zwey Personen fahren, und überdiefs noch viele Briefschaften und Päckchen mitnehmen konnten, welches nicht bey den reitenden Boten der Fall war.

In dem Kapitel von dem Cisium habe ich schon einiges von den fahrenden Privatposten gesagt. Reiche und vornehme Leute hielten sich ihre eigenen Boten, Fufsläufer und Eilboten, die sie entweder zu Pferde, oder in einer leichten Postcariole versandten; dergleichen Fahrwerke sie immer mehrere in Bereitschaft hielten, wie man es aus der schon früher angeführten Stelle des *Petronius* ersieht, wo es heifst: „wir hätten vielleicht die ganze Nacht vor der Thüre stehen müfsen, wenn nicht der Briefbote, (Tabellarius) des *Trimalcio*, der zehen Vehicula hat, dazu gekommen wäre.“ Dieser sogenannte *Trimalcio* machte als ein ungeheuer reicher Mann einen grofsen Aufwand, hatte einen völligen Hofstaat, Staatswägen, Pracht-, Jagd- und Rennpferde, kostbare Sänften und auch seine eigenen Courier-Chaisen. Auf den kaiserlichen Posten aber waren nicht allein leichte zwey und vierrädrige Wägen, wie schon gesagt, zum Fahren der Leute immer in Bereitschaft, sondern auch Leiterwägen auf zwey und vier Rädern, welche zu Fortschaffung der Lebensmittel, Kleidung und Waffen für die Armeen dienten und andere, worauf die Gelder des Staates, oder die Effecten für den Kaiser

*) S. mehreres bey *Graevius* Tom. VII. de Curs. publ.

geführt wurden. Ueberdiefs befanden sich auf diesen Poststationen immer einige Reitpferde zum Gebrauch der dazu berechtigten Personen, öfters auch der Kaiser selbst aufgestellt. Dergleichen Pferde hiefs man Equi singulares, sie waren blos für den Dienst des Kaisers bestimmt, und defswegen von trefflicher Güte und ausgezeichneter Schnelligkeit gewählt. *Titus Livius* in Lib. II. Decad. 5 scheint zu bestätigen, dafs die Pferdeposten unter dem Namen Cursus publicus bey den *Römern* schon längst vor dem Kaiser *Augustus* eingeführt waren, wo er erzählt, der Consul *Titus Sempronius Gracchus* habe das Reiten und besonders das Schnellrennen so sehr geliebt, dafs er eines Tages von *Amphissa* in *Griechenland* abreisend, mit dergleichen Pferden bis nach *Pella* in *Macedonien* geritten sey, (das doch zwanzig Meilen oder vierzig Stunden vom ersten Orte entfernt war). *Sueton* sagt von dem Kaiser *Augustus*, dafs er öfters die Post nahm, wenn er sich an Orte begeben wollte, wo man ihn nicht so schnell erwartete. Er war ein unzuermüdender und ausdauernder Courier, fügt dieser Geschichtschreiber noch bey; denn er machte mehr als hundert *römische* Meilen des Tages und entschlofs sich eher über Ströme zu schwimmen, als eine Fuhrt oder Brücke auf einem Umwege zu suchen. Im Capitel vom Cisium habe ich schon von der Schnelligkeit dieser zweyrädrigen Fahrwerke gesprochen, deren man sich sowohl bey den Privatposten als bey den kaiserlichen Stationen bediente. Davon findet man einen Beweis bey *Plinius*, wo er erzählt, dafs *Augustus*, als er das Hinsterben des *Drusus Germanicus* in *Deutschland* vernommen hatte, des Verstorbenen Bruder *Tiberius Nero* dahin absandte, dessen Eile so grofs war, dafs er in vier und zwanzig Stunden von *Lyon* aus zwey hundert *römische* Meilen machte, die ungefähr fünf und dreifsig *deutsche* Meilen betragen, obgleich er nur dreymal das Fahrwerk wechselte. Dergleichen Beyspiele findet man mehrere in der Geschichte und öfters sah man die Kaiser mit unglaublicher Schnelligkeit von einem Lande in andere reisen, ohne auf die grofse Entfernung und die Beschwerlichkeiten des Weges zu achten. *Mamertinus* (in Genethliaco Maximiani) sagt vom *Diocletian;* „kaum hörte man, dafs er von *Syrien* abgereiset war, so sah man ihn schon in *Ungarn;*“ und von *Maximianus:* „kaum vermifste man ihn in den Städten von *Gallien*, als man seine Ankunft in *Italien* erfuhr.“ In allen eroberten Provinzen errichteten die *Römer* sogleich den Cursus publicus zu ihrem Vortheile ein. *Aurelius Victor* Cap. 47 sagt: „als *Portius Cato* Consul die *Celtiberier* überwältigt hatte, und, damit sie keinen neuen Krieg anfangen könnten, schickte er Briefe durch Eilboten an alle einzelne Städte, wodurch ihnen befohlen war, auf einen bestimmten Tag die Mauern niederzureifsen.

Diese für den Staat so nützliche Posteinrichtung wurde aber unter manchem Kaiser sehr vernachlässiget und in spätern Zeiten war sie manchmal ihrem gänzlichen Verfalle nahe, wie man bey Ammian. Marcell. L. XXI. Cap. 16 findet, wo er den Kaiser *Constantius* I. tadelt, dafs er dem Postwesen dadurch so viel Schaden zugefügt habe, weil er öfters die sogenannten Synoden zusammenberief, zu denen ganze Schaaren von Bischöfen auf öffentliche Kosten von allen Weltgegenden her auf Pferden und Wägen kamen. Der heilige *Athanasius* und andere Kirchenväter schreiben von dem Concilium, welches sich auf des Kaisers *Constantius* I. Befehl anno 360 in *Arimini* einer *italienischen* Stadt am *adriatischen* Meere versammelte. Zu diesem kamen über vierhundert Prälaten der abendländischen Kirche, ohne dafs dieser Kaiser einige Rücksicht weder auf ihr Alter, ihre Gebrechlichkeit, noch auf den ungeheuern Weg nahm, den manche von ihrem Wohnorte bis nach *Arimini* (*Rimini*) machen mufsten; indem sie aus allen Theilen *Italiens*, aus *Illirien*, *Africa*, *Spanien*, *Gallien* und *England* herkamen. Obgleich *Constantius*, um ihnen die Beschwerlichkeiten des Weges in etwas zu erleichtern, Befehle gab, sie mit den nöthigen Wägen, Lebensmitteln und allen erforderlichen Reisebequemlichkeiten zu versehen; so fehlte wenig, dafs er durch dergleichen Mafsregeln den Cursus publicus ganz zu Grunde gerichtet hätte; und wiewohl er diejenigen, welche die Pferde und Wägen dazu hergegeben, entschädigen liefs; so war dennoch der Verlust an Pferden für eine geraume Zeit unersetzlich *).

Eine Hauptursache, welche zur Einführung der leichten Postfahrwerke Vieles beytrug und den Postenlauf vorzüglich begünstigte, war der gute Zustand, in welchem sowohl die Heerstrafsen, als die Nebenwege beständig erhalten wurden. Nicht allein die Kaiser und die vornehmsten Magistratspersonen, suchten sich durch Verbesserung und Verschönerung der Landstrafsen bemerkbar zu machen; sondern selbst reiche Privatpersonen verwendeten grofse Summen zu diesem Zwecke: wogegen die *Römer*, überzeugt von dem Nutzen, der ihnen aus der Anlegung neuer Strafsen und ihrer guten Unterhaltung entspringe, dergleichen gemeinnützige Handlungen durch Denkmäler zu verewigen suchten, welche bis auf die späteste Nachwelt das Andenken an solche übertragen sollten.

*) Der nämliche Auctor erzählt in Lib. XV. Cap. 1, dafs *Apodemius* (der anno 350 lebte) so schnell nach *Mailand* jagte, dafs mehrere Pferde, so oft er auch wechselte, von übertriebenem Laufen todt niederfielen.

In dieser Absicht bestimmten sie dreyerley ehrenvolle Auszeichnungen für die Kaiser und andere angesehene Personen, welche zur Gründung oder Wiederherstellung öffentlicher Strafsen beygetragen hatten, indem man diesen den Namen ihrer Gründer oder Wiederhersteller beylegte, wie die Namen der Via *Appia*, *Flaminia* und *Aemilia* sprechende Beweise von Ehrenbezeigung gegen den *Appius*, den *Flaminius*, und den *Aemilius* sind. *Verrius Flaccus* sagt hievon: „Die öffentlichen und die Heerstrafsen sollen immer den Namen derjenigen tragen und beybehalten, die sie machen liefsen.“ Die zweyte Art von Erkenntlichkeitsbezeigung war, dafs man diesen berühmten Männern Triumphbögen errichtete. Man erbaute deren zwey an den beyden Enden des *Flaminischen* Weges, wovon der eine auf der Tiberbrücke in *Rom* und der andere in *Rimini* stand. *Cassiodor* berichtet, dafs sie mit dem Standbilde des *Augustus* geziert waren. Dergleichen verlieh der Senat und das römische Volk mehreren Nachfolgern dieses Kaisers, wie z. B. dem *Vespasian*, (wovon *Gruterus* die Inschrift mittheilt); dem *Domitian*, der die Strafse von *Sinuosa* nach *Puzzola*, ihm zu Ehren Via Domitiana genannt, anlegen liefs, von welcher *Statius* in Lib. IV. de *Silvis* eine sehr schöne Schilderung liefert; dem *Trajan*, dem mehrere dergleichen erbaut wurden, deren Inschriften *Smetius* mittheilet. In *Spanien* liefs *Domitian* eine grofse Heerstrafse vollenden, welche durch die Nachlässigkeit der öffentlichen Beamten schon zu seines Vaters *Vespasian* Zeiten unvollkommen geblieben war. Die Inschrift, die defshalb auf einen Meilenstein gehauen wurde, zeigt auch die Strafe an, die er ihnen auferlegte.

IMP. DOMITIAN. VESPAS.
CAES. AUG. GERM. P. M.
OPUS PATERN. NEQUITIA
PUBLICANOR. INFECTUM.
EA GENTE MALE MULCTATA
ET OMNI IN POSTERUM
MUNERE PUBLICO PRIV.
CONFICI JUSSIT.

Kaiser Domitianus, Vespasian, Caesar, Augustus, Germanicus Pontifex Maximus befahl das väterliche Werk, das durch die Nichtswürdigkeit der Strafsenbau-Unternehmer unvollendet geblieben, nachdem dieses Gelichter gestraft, und für die Folgezeit jedes öffentlichen Amtes beraubt, zu vollenden.

Da aber nur Reisende diese dauerhaften Denkmäler sehen und bewundern konnten; so kam man auf den Gedanken, Münzen schlagen zu lassen, damit auch die entferntesten Völker durch sie davon unterrichtet werden möchten. Deren sieht man zwey zu Ehren des *Augustus* und eine von *Trajan*.

Diese Heerstrafsen waren theils aus grofsen Quaderstücken gemauert, theils mit gehauenen Steinen gepflastert, mit hartem Kiesel überführt, oder mit Brocken von Basalt, Granit, Flint und dergleichen dichten Steinen beschlagen, wie *Statius* angef. Ortes Cap. 3 von der Via *Domitiana* sagt:

Quis duri silicis, gravisque ferri
immanis sonus, aequori propinguum
saxosae latus appiae replevit?

„Welch ein unermefslich Getön von hartem Kiesel und schwerem Eisen (wie das Gerassel von Eisen, Achsen und Wagenrädern auf dem Pflaster) erfüllte die Seite der steinernen appischen Strafse?“

Appius Claudius mit dem Beynamen *Caecus*, war Censor zu der Zeit, als die grofse Heerstrafse von *Rom* nach *Capua* gepflastert wurde, daher trug dieser Weg des Stifters Name, Via *appia*. Der Consul *Flaminius* liefs die Heerstrafse von *Rom* bis *Rimini*, und die von *Bologna* bis *Arezzo* pflastern, und verwandte dazu die nämlichen Soldaten, die ihm früher geholfen hatten, die Völker des alten *Ligurien* zu unterwerfen. Auf diese Art konnte er ein solches grofses Werk vollführen und zugleich den Krieger in einer beständigen Thätigkeit erhalten; daher heifst also diese Strafse Via flaminia; wo aber der Boden sumpfig war, oder sehr uneben, da erbaute man Bogenbrücken öfters von unglaublicher Länge und einige von so beträchtlicher Höhe, dafs man von einem Hügel zum andern in gerader Linie fahren konnte. So grofs auch die Kosten von einer solchen Brückenstrafse waren, so betrugen sie doch weniger, als wenn man die Moräste hätte müssen austrocknen, die Hügel ebnen und die Tiefen ausfüllen lassen *).

Tibull. I. Eleg. sagt vom *Messala*, dem Wiederhersteller der Strafse nach *Tusculum* und *Alba*: „Auf deine Kosten werden die harten Felsenwege geebnet, wird der Kieselstein mit geschickter Arbeit an den andern gefügt. Dich wird der Landmann erheben, wenn er spät aus der grofsen Hauptstadt nach Hause kehrt, ohne seine Füfse zu verletzen.“

Dafs die gepflasterten Wege nicht erst unter den *römischen* Kaisern entstanden, sondern schon seit langen Zeiten auch bey andern Völkern be-

*) Siehe Mehreres hievon in *Bergier* Hist. des grands Chemins.

kannt waren, davon findet man mehrere Beyspiele in der Geschichte. *Diodor Sic.* Lib. II. Cap. 22 erzählt, dafs *Memnon*, der Sohn des *Tithon*, Statthalters von *Persis*, der schon im *Trojanischen* Kriege gegen die *Griechen* focht, in seinem Lande die grofse Heerstrafse pflastern liefs, welche man defswegen die *Memnonische* nannte. Sogar schon bey *Hiob* (der vor 3000 Jahren gelebt haben soll) werden der gepflasterten Strafsen erwähnt, wie Cap. XIX: „Seine Kriegsleute haben ihren Weg über mich gepflastert.“ *Strabo* nennt *Semiramis* als die erste Erbauerinn der Strafsen und rühmt besonders die *semiramischen* Dammwege, Prachtstrafsen und Brücken. Auch *Diodor* Sic. Lib. II. C. 11 schreibt nicht nur von dem berühmtesten Wege, der nach *Babylon* führte, neben welchem sie einen Obelisk, der unter die sieben Wunderwerke gezählt wurde, zur Zierde hatte setzen lassen, sondern er bemerkt auch noch Cap. XIII: „dafs gegen *Ecbatana* ein der Unvergänglichkeit würdiges Denkmal dieser Königinn gestanden habe, nämlich an der Strafse am Berge *Zarcäus*, die durch Durchbrechung der Felsen und Ausfüllung grofser Schluchten fahrbar gemacht worden, und noch bis auf diesen Tag unter ihrem Namen berühmt ist.

Viele Jahrhunderte nach ihr, sollen die *Phönizier* die ersten gewesen seyn, welche erfanden, die Wege abzumessen, in gewisse Strecken einzutheilen und sie mit Stein und Kiesel zu pflastern; wie *Dionys* Halicarn. I. ant. Cap. 41 berichtet. Bey *Virgil* heifst es daher in der Aeneis Lib. I. v. 426:

„Staunend betrachtet *Aeneas* die grofsen Werke — — —
bewundert die Pforten, den Lärm und das Pflaster der Strafsen.“

Wobey *Servius* bemerkt: die *Pönier* (Karthager) sollen die Ersten die Wege mit Steinen gepflastert haben. Bey den *Ebräern* sandte das *Synedrium* (hohe Rath) jährlich Männer aus, denen die Besichtigung und die Ausbesserung der Strafsen übertragen ward, die durch Regen und Unwetter unfahrbar geworden, besonders derjenigen, die zu den Zufluchtsstätten führten. Bey Doppelwegen war, wie *Maimon* versichert, eine Säule gesetzt mit der Inschrift *Miklat* (Zuflucht). *Josephus* erzählet von *Salomo* Lib. VIII. Ant. Cap, 7. Nr. 4, dafs dieser Fürst, der in Allem viel Kunst und Auswahl zeigte und die Verschönerung und Pracht besonders liebte, seine Sorgfalt auch auf die Strafsen verwandte; denn alle Strafsen, die nach *Jerusalem* als der Hauptstadt führten, liefs er mit schwarzem Gestein bedecken und mit Baumreihen einfassen, theils, damit den Hin- und Herreisenden der Weg nicht ermüdet, theils, damit er die Herrlichkeit seiner Reichthümer und seiner Herrschaft zeigte.

Plutarch über *Verwalt.* des *Staates* Cap. 37 und *Valerius Maximus* Lib. III. Cap. 7 sagt: dafs *Epaminondas* das Aufsichtamt über die Strassenunterhaltung übernahm, welches seine aufgebrachten Mitbürger zur Beschimpfung ihm auftrugen, weil es bey ihnen als das Schmutzigste galt. Er brachte es aber in der Folge durch seine bewunderungswürdige Verwaltung dahin, dafs die *Thebaner* sich darum als um die höchste Auszeichnung bewarben.

Isidorus sagt in Orig. Lib. XIV. letztes Kap.: „die *Römer* haben nach den *Karthagern* die Heerstrafsen beynahe über den ganzen Erdkreis verbreitet: „Diese wurden nach ihrer ganzen Länge in gewisse abgemessene Räume von tausend Schritten (mille passus) eingetheilt, deren jeden man milliarium (Tausendschritt) nannte und mit runden oder flachen Meilensteinen besetzt, worauf der Name der nächsten Städte und ihre Entfernung von jedem in diese Steine eingegraben ward. Die *Römer* waren lange im Zweifel, von wo aus man die Meilen zählen müfste, ob von der Mitte der Stadt Rom, oder von ihren Thoren; aber *Augustus* bestimmte diese Ungewifsheit durch eine Wegsäule, die er in die Mitte des Marktplatzes, nahe bey dem Tempel des *Saturnus*, setzen liefs. Man nannte diese Säule, Milliarium aureum, die goldene Meilensäule, wie man bey *Sueton* in *Ottone* Cap. 6 liest. Vermuthlich war sie übergoldet, oder nur die Kugel, die auf dieser runden Säule lag, die übrigens ganz einfach und ausser ihrem Fufsgestelle von *korinthischer* Ordnung, nach keiner architektonischen Säulenart geformet war. Von diesem Zentralsteine mufste also die erste Meile gezählt werden bis zum ersten Meilenzeiger der am Rande der Landstrafse stand. Primus ab urbe lapis. *Taciti* Annal. Lib. II.

Man weifs aus der Geschichte, dafs dieses Milliarium aureum bis zu des *Vespasians* Regierung bestand, wo dieser Kaiser es wieder gerade aufzurichten befahl, weil er bemerkte, dafs es auf eine Seite hieng. *Nero* liefs es ebenfalls ausbessern und unter der Regierung *Hadrians* liefsen einige vornehme *Römer* dasselbe auf ein neues Fufsgestell setzen. Aus der Inschrift darauf konnte man die Namen derjenigen erfahren, die zu dessen Erhaltung beygetragen hatten, so wie die Zeiten der verschiedenen Ausbesserungen. Endlich nachdem diese Säule mit andern Trümmern lange in der Nähe des *appischen* Weges gelegen, wurde sie in die Gegend des Capitolium gebracht, wo sie noch steht *).

*) Eine genaue Abbildung dieser Columna milliaria nebst allen Inschriften darauf, geben *Overbeckii* Reliqua antiquae urbis *Romae*, T. II. Cap. 37. Auch in *Konstantinopel*

Aufser diesen Meilensteinen sah man noch längs den *römischen* Heerstrafsen hin und wieder verschiedene Inschriften auf Denksteinen und selbst Grabmäler, worauf das sinnige auf unsern geschlossenen Leichenäckern bedeutungslose, Sta Viator! steh Wanderer! eingegraben war, so dafs der Reisende ihm zur Seite eine Menge, sowohl belehrender als unterhaltender Gegenstände erblicken konnte. Auch waren zur Bequemlichkeit der Reiter, Staffelsteine längs dem Rande der Strafse, einer nicht weit vom andern, aufgesetzt, damit die Reiter leichter auf und ab steigen könnten; denn da man damals den Gebrauch der Steigbügel zu Rom noch nicht kannte, so mufste man sich entweder von Jemanden auf das Pferd helfen lassen, oder sich von selbst hinauf schwingen können, welches aber den bejahrten Leuten nicht behagte; daher hat auch *Cajus Gracchus*, dem man die Erfindung dieser Staffelsteine oder Suppedanea zuschreibt, von den *Römern* die lebhaftesten Beweise der Erkenntlichkeit bey jeder Gelegenheit erhalten, so, dafs auf sein blofses Anlangen, das Consulat seinem Freunde *Fannius* zu verleihen, dieses ihm alsobald vom Senate und vom Volke zugesagt war. Ueberdiefs wurde *Gracchus* zu gleicher Zeit zum Volkstribun ernannt, obgleich er es nicht begehrt hatte. Wer sollte nun zu unsern Zeiten glauben, dafs einst die Erfindung der Steigbügel so viele Jahrhunderte Forschens und so kostspielige Ersatzmittel erfodert habe, ehe man auf den einfachen Gedanken des Steigreifes kam, mittelst dessen man mit Leichtigkeit und nach Gefallen auf und absteigen kann *).

Nur will ich bemerken, dafs noch vor ein Paar Jahrhunderten dergleichen Staffelsteine an allen Burgthoren, in allen Burghöfen und an den Ecken der Hauptstrafsen und Marktplätzen befindlich waren, damit der schwer bewaffnete Ritter leicht aufs Pferd und wieder absteigen konnte **).

---

war ein Milliarium aureum, welches eigentlich Milium hiefs. Hier aber in dem sogenannten neuen *Rom* war es keine Säule, sondern ein viereckiges Gebäude, eine Art Ehrenpforte.

*) So waren die alten *Römer* in vielen Sachen wichtigen Erfindungen nahe, die erst in neuern Jahrhunderten entdeckt oder vervollkommnet wurden. Sie machten z. B. prächtige Pokale und Gefäfse von Glas, aber die Fensterscheiben kannten sie nicht; so bedienten sie sich auch sehr künstlich verfertigter Schriftenstempel von Silber, Erz, Eisen und einer Bleymischung mit erhabener verkehrter Schrift, deren man hin und wieder in Cabineten gut erhalten, von mehreren Worten, öfters von ganzen Phrasen antrifft, die sich schön abdrucken, und keiner kam auf den Gedanken, diese Kunst ins Grofse zum Bücherdrucke anzuwenden, bis diese Ehre vom Zufalle dem *Guttenberg*, einem *Strafsburger* zugetheilt wurde. Dergleichen Beyspiele könnte man noch viele anführen, die aber nicht hieher gehören.

**) Auch führt die alte Familie *Salern* in *Baiern* einen solchen dreystaffeligen Stein (Staffelstein, Heraldisch Zinne, Franz. Pignon) in ihrem Wappen. Vielleicht hat dieser *italienische* Stammname Bezug auf das latein. Wort, Salire, aufsteigen, sich erheben?

Da die Erbauung der neuen Heerwege, Via militaris publica und die Unterhaltung der öffentlichen Landstrafsen, Strata plebeia, der Staatskasse ungeheure Summen kostete, so nöthigte der Kaiser *Augustus* die vornehmsten und reichsten *römischen* Herren, denen ehemals der Triumph zu Theil wurde, von ihren in vorigen Kriegen gesammelten Schätzen beträchtliche Summen zur Errichtung neuer Seitenwege herzugeben; damit aber solche nicht durch den häufigen Gebrauch und die schlechten Jahreszeiten sobald wieder zu Grunde giengen, ernannte er Wegaufseher, welche dafür sorgen mufsten, dafs diese Strafsen gehörig mit Kiesel überschüttet, oder mit Brocksteinen beschlagen wurden, um sie so viel möglich in dem nämlichen guten Zustande zu erhalten, wie er sie angelegt hatte. Dieser Kaiser widmete überdiefs vieles Geld von seinem eigenen Vermögen zu diesen Arbeiten: da aber alles dieses für den Unterhalt der Strafsen sowohl als für die öffentlichen Posten nicht hinreichte; so mufste das ganze Volk dazu beytragen, sogar die Veteranen. Umsonst beriefen sich diese auf ihre Privilegien, sie mufsten zahlen wie die Andern und überdiefs noch ihre Schiffe und Pferde hergeben, wenn es der Dienst der Republik erfoderte; nur die ersten Kammerbeamten des Kaisers durften nichts dazu beytragen. Das Gesetz II. in Cod. de Praepositis sacri Cubilis sagt hiervon bestimmt: „Sie können nicht aufgefodert werden, weder ihre Wägen, noch ihre Pferde, noch sonst etwas von dem, das sie besitzen, zum öffentlichen Dienste herzugeben.“

Procopius, wie auch *Pancirolus* sagen, dafs die *Römer* ihre Posten in Stationen oder Positiones eintheilten. Bey gutem Wege konnte ein Eilbote höchstens acht, bey schlechtem aber mufste er wenigstens fünf Stationen des Tages zurücklegen. Eine *römische* Poststation soll vier Stunden oder zwey *deutsche* Meilen betragen haben. Die *Römer* nannten einen Postort, Positio und Statio, woraus, wie Einige wollen, die Benennung Poststation entstanden seyn soll. Die Posthäuser, Mansiones, waren geräumig und bequem eingerichtet, dafs auch Reisende darin verweilen, speisen und übernachten konnten; überdiefs enthielten sie Wohnungen für die Angestellten und die Dienerschaft und geräumige Stallungen für die Pferde. Man verstand auch zuweilen unter Mansio einen Gasthof an der Landstrafse, meistens waren aber bey den grofsen Posten dergleichen Wirthshäuser befindlich. *Sueton* bedienet sich dieses Wortes öfters in eben diesem Sinne, wie z. B: „Mansionem ad primam Febrim nactus,“ ihn überfiel das Fieber auf der ersten Station.

Die Mansionen waren sehr beträchtliche Gebäude, worin sowohl die Truppen auf ihrem Marsche, als die fahrenden und die reitenden Eilboten und auch die reisenden Herrschaften, Obdach, Lebensmittel und Futter für ihre Pferde fanden, S. hierüber Leg. 8 und 15 Cod. *Theodos.* de Curs. publ. und *Justinian* Lib. XII. 12 besonders *Camden* in Tractatu, *Romani* in *Britannia* p. 45.

Lampridius in *Alexandro* sagt: „die Märsche der Truppen theilte er so ein, dafs sie die Lebensmittel auf den Mansionen erhielten; und aus *Cassiodor* Lib. III. Var. Epist. X. et Lib. IV. Ep. 47 ersieht man, dafs in den Mansionen auch Cassen errichtet waren, wo öfters beträchtliche Summen sich befanden. Man nannte die Mansionen nach ihrer Entfernung von *Rom*, die erste, zweyte, dritte u. s. w. *Ammian Marcellin.* Lib. XLI. sagt: die vierzigste *röm.* Mansio sey in *Argentoratum* (Strafsburg) gewesen. Noch heifst in *England* ein Landedelsitz, Mansion. Vielleicht mögen auch noch in unsern Zeiten die Karawanseraien in der Türkey viel Aehnliches von den *römischen* Mansionen beybehalten haben.

Hingegen gab es andere Posthäuser, welche die *Römer* Mutationes nannten und blos zum Wechsel oder Umtauschen der Courierpferde dienten, wobey aber keine Herberge war und man also nicht übernachten konnte. Auf diesen Mutationen mufsten immer zwanzig Pferde in Bereitschaft stehen, von denen aber, wie ein Gesetz ausdrücklich bestimmt, nur fünf des Tages laufen durften. Nachher gab es wieder andere Verordnungen, welche die Zahl der laufenden Pferde auf sechs und sogar auf zehen festsetzten. Diese Poststationen mufsten immer im besten Zustande erhalten werden, damit die Couriere zu jeder Zeit, sowohl bey Tag als bey Nacht, die Pferde in Bereitschaft fanden, wefswegen dergleichen Mutationen meistens an der Landstrasse aufserhalb den geschlossenen Ortschaften gebaut wurden. *Ammian Marcellin.* Lib. XXI. Cap. 9 bedient sich des Wortes Mutatio, wie Einige behaupten, um das Postpferd selbst zu bezeichnen, wenn er vom *Taurus* sagt: „Er machte sich eiligst davon auf einer Mutatio des Cursus publici, um über die *julischen* Alpen zu kommen.“ Vectusque Mutatione celeri Cursus publici. Mich deucht jedoch, er konnte sich dieses Ausdruckes eben so wohl bedienen, als wir des: „Mit der Post fahren oder reiten und auf der Post einkehren;“ denn der Name Mutatio diente sowohl um die Poststation, als um die Postanstalt zu bezeichnen; obgleich Pancirolus in Notitia Imperii Lib. XXI. sagt: Mutatio heifse nur der Ort, wo die Pferde gewechselt werden.

Die Haupt-Poststationen hiefsen Civitates. Bey diesen befanden sich beständig vierzig Postpferde, beträchtliche Futtervorräthe und die bey den Postverwaltungen nöthigen Personen; auch fand man bey diesen Posten besonders dazu bestellte Thierärzte, Mulomedici (welches Einige durch Hufschmiede übersetzen wollen); diese mufsten die kranken Maulthiere und Pferde verpflegen, für die nöthigen Arzneymittel sorgen und vermuthlich auch die verletzten Hufe nach damaliger Art besohlen, wovon ich an seinem Orte reden werde. Diese Kurschmiede oder Veterinaren und alle auf den Poststationen angestellten Handwerksleute, welche aus der Staatskasse besoldet wurden, durften keine Bezahlung von den Courieren fodern*).

Was das obige Wort Civitas betrifft, so bedeutet es nicht immer eine anschnliche Stadt, oder einen grofsen bevölkerten Ort, sondern auch eine Völkerschaft, die einerley Sprache, Gesetze und Sitten hat, wie es unter Andern *Julius Caesar* in Bell. gall. Lib. I. Cap. XII. von den Helvetiern gebraucht, wenn er sagt: „die ganze Civitas der *Schweiz* ist in vier Kreise getheilt.“ (Nam omnis Civitas Helvetia in quatuor pagos divisa est.) Hier heifst aber Civitas der Postort, das Posthaus und auch eine Ober-Postverwaltung.

Der bey den *römischen* Posten angestellten Beamten und Diener waren mancherley und wie es scheint, zahlreich. Die höchste und ehrenvollste Stelle dabey war die eines General-Post-Direktors, welche Stelle gewöhnlich der Praefectus Praetorii bekleidete, der nach dem Kaiser der vornehmste Reichsbeamte war. *Augustus* ernannte zwey, unter dem Vorwande, dafs die Last für einen allein zu grofs wäre; eigentlich aber, weil er es für zu gefährlich hielt, eine so grofse Gewalt in der Hand eines Einzigen zu lassen, die viel sicherer unter Zwey vertheilt werden könnte. Der Kaiser *Commodus* vermehrte aus eben dieser Ursache ihre Zahl bis auf Vier und nachdem sie wieder von seinen Nachfolgern auf Zwey herabgesetzt waren, so ernannte *Constantin* der Grofse wieder Vier, wie unter *Commodus* eingeführt war

Man liest in *Ammian Marcellin.* Lib. XXI. *Jovian*, damals Oberster der kaiserlichen Leibwache, safs auf dem Wagen neben dem Sarge, worin der einbalsamirte Leichnam des *Constantinus* lag und man zeigte ihm, wie es bey den Fürsten üblich ist, überall, wo er durchreisete, die Proben des Soldatenbrodes und die auf den Poststationen befindlichen Pferde etc. (Animalia

*) In lege 14 Cod. *Valentiniani* findet man Mehreres vom Postwesen erwähnet.

publica.) Nach diesen kamen die *Frumentarii*, die Zweyten im Range, welchen die Kaiser die Aufsicht über die Posten im ganzen Reiche gaben. Sie mufsten zugleich beobachten, ob in den Provinzen nichts wider die Befehle und Absichten des Kaisers vorgenommen wurde. Aber *Diocletian*, dem während seiner Regierung so viele Klagen gegen die Erpressungen und Ungerechtigkeiten dieser Beamten zukamen, schaffte sie wieder ab. Der heilige *Hieronymus* und *Aurelius Victor* in *Diocletian* bestätigen das willkührliche Verfahren dieser Frumentarii und rechtfertigen dadurch die von *Diocletian* gegen sie angewandte Strenge.

Die vorigen Kaiser hatten gewisse Rathscollegien ernannt, wozu sie kluge und in Geschäften erfahrne Männer wählten, denen man den Namen Agentes in Rebus gab; *Diocletian* wählte Einige, um bey seiner Person zu bleiben, im Falle er Jemand brauchte, den er wegen wichtiger dringender Geschäfte schnell nach der einen oder andern Provinz absenden konnte. *Constantius*, einer seiner Nachfolger, behielt sich vor, ihnen eigenhändig Postpässe oder Diplomata auszufertigen, wenn er sie als reisende Kabinets-Couriere mit seinen Befehlen irgend wohin schicken wollte. Diese Diplomen waren in so bestimmten Ausdrücken verfafst, (obgleich übrigens sehr vortheilhaft) dafs die Abgeschickten nicht über die vorgeschriebene Zeit ausbleiben konnten. Diese Angestellten bekleideten eines der ersten Aemter beym Postwesen und trugen daher den Titel: „die gewöhnlichen Couriere des Kaisers.“ Ihnen wurden die Briefe des Kaisers und der obersten Staatsbeamten anvertraut, von welchen sie ein genaues Verzeichnifs führen mufsten; auch ward ihnen aufgetragen, nachzusehen, ob diejenigen Personen, die mit der Post reiseten, die dazu erforderlichen Postpäfse in gehöriger Form erhalten hätten; ob sie nicht mehr Pferde begehrten, als ihnen durch eben diese Diplomen gestattet wurden; ob sie über die erlaubte Zeit unter Weges blieben und ob sie endlich immer der Poststrasse folgten, weil es jedem durch ein ausdrückliches Gesetz, wie aus Lege V. Cod. *Theodos.* erhellet, verboten war, sich auch nur fünfhundert Schritte von der gewöhnlichen Hauptstrafse zu entfernen.

Die Strafsen-Inspectoren hatten aufser der Aufsicht über die Poststrafsen auch die über die Verwaltungen des Postwesens und über die Couriere. Die Post-Directoren in den Provinzen mufsten aufser ihren gewöhnlichen Geschäften von Zeit zu Zeit das Reich durchreisen, um genaue Kenntnifs von allem dem einzuziehen, was da vorgieng; dabey waren sie gehalten, täglich fünf Posten, öfters aber, wenn es die Umstände erheischten,

acht zu machen. Da sie nun diese Geschäftsreisen viele Provinzen zu durchfahren nöthigten, so bekamen sie von den Kaisern zugleich den Auftrag, sich überall zu erkundigen, ob keine Mifsbräuche gegen das öffentliche Wohl und gegen den Dienst des Staates sich einschlichen. Ein solches hohes Zutrauen verschaffte ihnen überall eine ausgezeichnete Achtung und setzte sie gewifser Mafsen mit den Statthaltern und den vornehmsten Staatsbeamten in genaue Verbindung, besonders bey Gelegenheiten, wo es darauf ankam, den Truppen des Kaisers den Durchmarsch von einem Orte zum andern zu erleichtern. Dieses Unternehmen war öfters sehr gefährlich, weil sie sich weit vorauswagen und dem Feinde ziemlich nähern mufsten, wefswegen sie auch die Kaiser mit dem Titel, Principes agentium in rebus belohnten, das heifst: die Ersten unter den Agenten; ein Titel, welcher ihnen den Anspruch auf die ersten Stellen des Reiches verlieh, das Proconsulat nicht ausgenommen, welches man gewöhnlich denjenigen ertheilte, welche die Würde eines Consuls bekleidet hatten, wie in legibus Codicis de Principibus agentium in rebus zu ersehen ist.

Da das zunehmende Postwesen in den Provinzen eine Vermehrung der Angestellten erheischte, so fanden die Kaiser für gut, in eine jede zwey Directoren zu senden, um daselbst gute Ordnung im Dienste zu handhaben; dessenungeachtet wurde in späterer Zeit diese Zahl wieder auf Einen eingeschränkt (S. Leg. de Curiosis Cod. *Theodos*).

Diejenigen unter den Agenten des Kaisers, welche noch nicht zu der Würde eines ersten Agenten gelangt waren, trugen den Titel Judices curiosi, Hofrichter (von Curia), weil ihnen ebenfalls die Aufsicht über das Postwesen und die Untersuchung alles dessen oblag, was darauf Bezug hatte. Mehrere Auctoren sind der Meinung, dafs das Gesetz de Curiosis bey Gelegenheit dieser Beamten seinen Namen und seinen Ursprung fand.

Ueberdiefs war es nicht hinreichend, schöne Posthäuser und Stallungen an die Landstrafsen zu bauen und die Zahl der Pferde zu bestimmen, die man aufstellen sollte, sondern es waren noch Leute dazu erforderlich, denen man die Aufsicht über Pferde und Wägen anvertrauen konnte. Diese Leute, welche auch die Lieferung der Wägen und der übrigen bedürflichen Gegenstände übernahmen oder pachteten, nannten die Römer, Mancipes; sie wurden von dem Präfecten des Praetoriats ernannt, und alle fünf Jahre wieder aufs neue bestätigt. Nach dieser Zeit stand es ihnen frey sich zurückzuziehen und man gab ihnen meistens einen ansehnlichen Titel zur Belohnung

ihrer guten Dienste: wie aus Leg. 36 und 42 Cod. *Theodos.* erhellet. Uebrigens mufste es sich jeder Bürger, bey dem man die nöthigen Kenntnisse zu finden glaubte, gefallen lafsen, dergleichen Stellen anzunehmen; allein der Kaiser *Constantinus* fand für gut, eine Ausnahme zu Gunsten der Altardiener und der Magistratspersonen zu machen.

Die General-Post-Inspectoren durften sich im ganzen Jahre nur dreyfsig Tage auf Urlaub entfernen, da ihrer Aufsicht die ganze Anordnung und Besorgung des Postwesens anvertraut war und um sie desto fester an ihre Pflicht zu halten, gesellte man ihnen noch einige von den Judices curiosi zu, die von ihrer Verwaltung genaue Kenntnifs einziehen mufsten.

Die Praepositi Bastagae waren Conducteurs, mit der Fortschaffung der Kleidungen des Kaisers und seiner nöthigen Mobilien beauftragt, wenn er in die Provinzen oder von da wieder zurückreisete. Sie hatten zu diesem Gebrauche ihre eigenen Rhedenwägen, worauf sie bis ein tausend Pfund führen konnten. Sie durften dieses Gepäck nie aus den Augen lafsen, weil es öfters Sachen von aufserordentlichem Werthe enthielt und sie überdiefs dafür verantwortlich gemacht wurden, wie *Pancirolus* in Notitia Imperii erzählt. Zuweilen geschah es, dafs, unerachtet der Sorgfalt dieser Angestellten, dennoch ein Päckchen verloren gieng; daher *Justinian* eine Gesetzverordnung erliefs, (ultim. Instit. de Rerum Divisione) wodurch dem Finder befohlen ward, den gemachten Fund an den nächsten Postdirector zu übermachen, weil ihn der Finder keinesweges als sein Eigenthum ansehen darf.

Catabulenses (von Catabulum, d. i. Stabulum) waren diejenigen Postillone, welche den kaiserlichen Cabinets-Courieren vorritten. Sie mufsten eine kurze Peitsche in der Hand tragen und wenn sie damit zu klatschen anfiengen, so hatten ihnen alle Fuhren und Reiter auszuweichen; auch kündigten sie damit von ferne schon ihre Ankunft bey den Stationen an, wie dieses noch in *Frankreich* mit einer ähnlichen Art Peitsche und in *Deutschland* mit dem Posthorn geschieht. In frühern Zeiten bedienten sich die *römischen* Couriere zuweilen dicker Knittel, um die Postpferde anzutreiben, wodurch viele dieser armen Thiere zu Grunde gerichtet wurden; wefswegen ein Gesetz im Cod. *Theodos.* de Cursu publico den Gebrauch der Knüttel untersagte und die Postpeitschen einzuführen befahl. Diese Verordnung war um so billiger, da sie in der Folge auch dem Publikum zu Gute kam, denn wenn, wie es öfters geschah, nicht hinlänglich Geld zum Ankaufe frischer Pferde und Futtervorrathes in der Casse sich vorfand, so mufsten indefs die Bürger der

Provinzen die erfoderlichen Summen vorschiefsen, ja sogar ihre Pferde zuweilen Frohnweise zu diesem Dienste hergeben, wenn deren auf den Poststationen nicht genug vorhanden waren. In dem Cod. *Valentiniani* Leg. 1, 2, 6 und 48 finden sich mehrere Verordnungen, welche die Couriere und die Postillonen betreffen. So liest man zum Beyspiel, dafs man keine Postpferde ohne die Begleitung eines Postillons weglassen sollte, der dem Courier vorreiten und für die Verpflegung der Pferde unter Weges Sorge tragen mufste; diese Pferde hiefsen daher Agminales; so wurden auch alle und jede Pferde genannt, die truppweise mit einander liefen, wie z. B. die Trofspferde, die Saumrosse und dergleichen.

Aufser dem Courier-Pferde und dem des Postillons oder Vorreiters nahm man noch ein drittes als Beypferd mit, welches das Felleisen tragen mufste, wenn man es, der Schwere oder der Gröfse wegen, nicht auf das Postillonpferd packen konnte. Der Scholiast des *Horatius* sagt: das Felleisen oder der lederne Sack, den der Reiter hinter sich aufbinden durfte, diente, um die Kleider und Alles, was der Reisende bey sich haben mufste, zu fafsen. Cassiodor Lib. IV. v. 47 in Fin. nennt das nebenlaufende Packpferd, Parhippus, wo er schreibt: „fünfzig Solidos Strafe zahlt der Conducteur (Catabulensis) und nicht der Postknecht, wenn jener dem Packrofse mehr als hundert Pfunde Last zu tragen zumuthet.“ War aber das Felleisen noch schwerer, so mufste es auf eine Birota zweyrädriges Clabulare, oder Post-Cariole gelegt werden (wovon an seinem Orte schon gesprochen). Die *römischen* Rechtsgelehrten nannten dergleichen Postfelleisen Sacculos, Manticae, später Avertae.

Man nannte auch Catabulenses die Fuhrknechte der Praepositi Bastagae. Sie mufsten die Pferde putzen und füttern, die ankommenden und abgehenden Wägen an den Posthäusern auf- und abpacken, sie auf die nächste Station abführen und dort dem Postverwalter die Ladung übergeben, welcher sie an den nächsten und dieser wieder sofort bis an den Ort der Bestimmung abzufertigen hatte, so wie es ihnen auf den ausgefertigten Frachtbriefen vorgeschrieben war. Von diesen Postdienern findet man Einiges bey *Cassiodorus* Lib. III. Epist. 10 und Lib. IIII. Epist. 47 erwähnt. Diese Catabulenses werden im Cod. *Theodos.* Lib. XIV, Tit. 3 auch Catabolenses genannt, so hiefsen auch die Mauthknechte und die Packer, welche die Saum und Lastthiere beladen mufsten, vom Gr. Kataballein, beladen.

Dieser Dienst ward für sehr hart gehalten, weil man sogar öfters die Verbrecher dazu verurtheilte, wie man in der Geschichte findet. Die heidnischen Kaiser haben öfters Christen dazu verdammt, ja man lieset sogar, dafs Maxentius die Verfolgung der Christen aufs äufserste trieb, indem er den heil. Marcellus dem päbstlichen Stuhle entreifsen und nach einem solchen Post-

stalle an der Landstrafse bringen liefs, wo er Pferde putzen mufste. Neun Monate brachte dieser Papst daselbst zu und würde vielleicht noch länger dieser Schmach ausgesetzt geblieben seyn, hätten nicht einige Geistliche, darüber empört, ihn davon befreyt und zu einer frommen Wittwe Namens *Lucina* gebracht. Kaum aber hatte *Maxentius* seinen Aufenthalt bey dieser Frau erfahren, als er ihr sogleich einige Postpferde in das Haus zu stellen befahl und darauf beharrte, dafs *Marcellus* fortfuhr, sie daselbst wie vorher, bis an sein Ende zu besorgen; wie man es in des *Baronius* Annalen und *Damasus* in *Marcello* beschrieben findet.

Stratores nannte man die Unter-Poststallmeister, welche unter den Befehlen der von dem Präfekten ernannten obern Postbeamten standen, um für die gute Verpflegung der Pferde und den guten Zustand der Fahr- und Fuhrwägen Sorge zu tragen und da man zu diesem Fache nur Sachverständige anstellte, so übertrug man ihnen auch das Geschäft, alle Pferde, welche die Provinzen liefern mufsten, zu untersuchen und auszuwählen. Dafür erhielten sie für jedes Pferd etwas Bestimmtes an Gelde: in Leg. unica Cod. de Stratoribus Lib. II. wird ihnen streng verboten, weder mehr zu begehren noch anzunehmen, als ihnen durch das Gesetz erlaubt ward und den Landpflegern zugleich anbefohlen, ihnen weder mehr noch weniger auszuzahlen.

Die gemeinen Stallknechte auf den Posten für die Pferde und Maulthiere hiefsen Hippocomi, Pferdeputzer und Muliones, Maulesel; jeder dieser Leute hatte drey Thiere zu verpflegen, wie das Gesetz 14 Cod. *Valentiniani* deutlich bestimmt. Wenn nur zwey Postreitpferde gebraucht wurden, so gab man ihnen den Namen Veredi, wurde aber ein drittes beygefügt, so hiefs dieses Parhippus nämlich ein Beypferd, Felleisenpferd*). Dieser Vortheil ward nicht jedermann gestattet, es sey dann, man hatte zuerst die Nothwendigkeit und Wichtigkeit der Sache, für die man es unentbehrlich glaubte, bewiesen. Diese Förmlichkeit war so nothwendig, dafs, wenn der Postpafs keine Meldung vom Beypferde machte, man sich willkührlicher Strafen oder andern Unannehmlichkeiten aussetzte, wie es aus Leg. 14 Cod. *Theodos.* de Cursu publ. erhellet.

Ehe die Posten auf Rechnung des Kaisers oder des Staates eingerichtet waren, so brauchte man so viele Umstände nicht; denn da mufste der Reisende seine Postpferde bezahlen, die er auf den Privatposten nahm und konnte sich also so viele Zug- oder Reitpferde geben lassen, als er wollte; hingegen waren die kaiserlichen Posten völlig frey und wurden von den eigens dazu bestimmten Pferden bedient und wo diese nicht mehr hinreichten, mufsten die Bürger solche frohnweise liefern, Man mufste also sehr sparsam damit umgehen, auf dafs der Dienst des Kaisers vor allen andern zu jeder

*) Fr. le Mallier, Cheval, qui porte la Malle (das Postfelleisen).

Zeit richtig und schnell versehen werden konnte und damit auch diese Last den Bürgern nicht zu drückend würde, die öfters noch gezwungen waren, ihre Wägen, ja selbst ihre Zug- und Pflugochsen zu diesem Dienste herzugeben. Daher war die Freude bey den Bürgern sehr grofs, wenn zuweilen ein guter Kaiser diese Beschwerden abschaffte, wie z. B. *Nerva* und *Severus*. Den Jubel, welche diese Begünstigung bey den *Römern* hervorbrachte, kann man daraus abnehmen, weil dieses Ereignifs ihnen wichtig genug schien, um ganz eigene Münzen darauf zu schlagen, welche diese glückliche Epoche der Nachwelt aufbewahren und bey den nachkommenden Regenten die Lust zur Wiedereinführung dieses Uebels vertilgen sollten.

Tab. IV. B. Fig. 5 ist eine solche Münze von dem Kaiser *Nerva*. Man sieht deren auch von andern Kaisern, wie *Balthasar Stolbergius* in Dissert. de Angariis veterum versichert; auf dieser sind zwey freye Pferde weidend vorgestellt und hinter solchen verschiedene Theile des Wagens, als Räder, Joche und Vorspann- oder Vorlegdeichseln mit der Umschrift: Vehiculatione Italiae remissa, woraus erhellet, dafs solche wegen der Abschaffung des Frohnfuhrwesens in *Italien* geprägt worden sind. Von *Severus* sagt *Spartianus* Cap. XIV: „Er führte sogleich den Cursus fiscalis oder eine Verwaltung der öffentlichen Fuhrwerke ein, damit das Volk nicht mehr mit dieser Beschwerde geplagt würde.“ Von nun an ward also der Bürger von dieser Last befreyt und der Staat übernahm das Fuhrwesen, welches aus dem öffentlichen Schatze bestritten wurde; daher hiefs nun dieses Cursus fiscalis und die Wägen, die dazu gebraucht wurden, Rhedae fiscales.

Tab. IV. B. Fig. 15 von einer *altspanischen* Münze aus der Sammlung des Don *Velazquez* Ensayo sobre los Alphabetos de las Letras desconoscidas in *Madrid* 1752 publ. de Orden de la Academia Bl. 15 Nro 9. Auf der einen Seite ist ein Kopf mit krausgelocktem Haare, linksschauend ohne Inschrift, aber mit einem geflügelten Caduceus, wie der hier beygemerkt ist, und auf der Kehrseite ein freyweidendes Pferd ohne Zaum und Zügel, worunter die *celtiberischen* Buchstaben *L E S E*, das ist Lacetanos heifsen; vielleicht wurde sie damals bey diesem Volke wegen einer Abschaffung der Frohnfuhren geschlagen, wie der Caduceus anzudeuten scheint.

Diejenigen Staatsboten, oder andere Personen, die mit der kaiserlichen Post reiseten, zahlten Nichts; aber sie mufsten mit einer Vollmacht oder einem sogenannten Diploma versehen seyn, welches von dem Kaiser selbst, oder in seiner Abwesenheit von Dem, den er dazu bestellt hatte, ausgefertigt und besiegelt

war. Die Diplomen hatten ihren Namen von der Art, wie sie zweyfach zusammengelegt waren; da hingegen andere Ausfertigungen wieder auf verschiedene Weise eingebogen wurden. Wie *Pancirolus* in Commentar. der Notit. Imper. Lib. I. Cap. 6 erkläret: Diesen Namen behielten sie bis zu den Zeiten *Constantins*, wo man sie Evectiones nannte. Von einem solchen Diploma schreibt *Plinius* Lib. X. Ep. 13 an den Kaiser *Trajanus*: „Der König der *Sauromaten* hat mir geschrieben, dafs er dir gewisse Dinge auf das schnellste berichten müsse. Aus diesem Grunde habe ich seinen Tabellarium und den Tabellarium des *Lycormas* mit ihren Briefen an dich abgesandt und mit einem Diploma versehen.“ *Plinius* hatte also vermuthlich zu jener Zeit eine Stelle bekleidet als Statthalter in *Bithynien*, welche ihn berechtigte, ein solches Diploma auszustellen: dieses ersieht man aus seiner Epist. ad *Trajanum*, wo er sich bey diesem Kaiser entschuldigt, dafs er, ohne seine Befehle abzuwarten, seiner Frau, die eine todtkranke Verwandte eiligst besuchen mufste, ein Diploma ausgefertigt habe. *Plutarch* erzählt im *Galba*, dafs *Nymphidius* sich nicht wenig ärgerte, weil die Staatscouriere von den Consuln beauftragt worden, die Senats-Beschlüsse an den Kaiser zu überbringen und von ihnen sogenannte Diplomen erhielten, damit nach gehöriger Anerkennung ihrer Richtigkeit unterwegs von den Stadtmagistraten ihre Reise beschleunigt, die Wägen gewechselt und ihnen Führer mitgegeben würden. *Nymphidius* war nämlich als Praefectus Praetorii der Erste in der Stadt, und vertrat die Stelle des Regenten während seiner Abwesenheit. Er ärgerte sich defswegen, dafs man hiezu keinen von seinen Vertrauten genommen, noch sich seines Insiegels bedienet hatte.

Es scheint nicht, dafs anfänglich viele Pferde oder Maulthiere auf den Posten bereit standen, sondern dafs man nach der Reihe eine gewisse Zahl bey den Bürgern auffoderte und einstellte und wenn diese laufen mufsten, so wurden sie durch eine gleiche Zahl frischer Pferde ersetzt; die Bürger und Landleute thaten dieses aber nicht mehr frohnsweise, sondern wurden von dem Fiscus dafür bezahlt. *Lactantius* u. A. erzählen, dafs, da der junge *Constantinus* endlich von dem *Galerius* die Erlaubnifs erhielt, seinen kranken Vater besuchen zu dürfen, dieser Kaiser befahl, ihm das Diploma zur Erhaltung der nöthigen Pferde erst des Abends spät auszuliefern und seine Abreise bis den andern Morgen zu verschieben; aber der junge *Constantin*, welcher mit Recht den aufrichtigen Gesinnungen des *Galerius* mifstraute, reisete auf der Stelle aus *Numidien* fort und gewann dadurch den Vorsprung einer ganzen Nacht, indem er zugleich die Vorsicht gebrauchte, auf jeder Post, wo er frische Pferde genommen hatte, den vorigen die Füfse zu lähmen und sogar sie zu tödten. Der Ausgang berechtigte seine Furcht; denn als *Galerius*, der vorsetzlich im Bette blieb bis Mittag, die Abreise des *Constantinus* erfuhr, liefs er ihm sogleich nach-

setzen, aber er war schon zu weit voraus und da die Pferde sich aufser Stand befanden, zu dienen, so mufste *Galerius* die Hoffnung aufgeben, den Prinzen wieder zu erhaschen. Man liest auch, dafs der Kaiser *Macrinus*, als er nach der verlornen Schlacht bey *Antiochia* verkleidet entfloh, in *Eges* in *Cilizien* sich als ein Courier des Kaisers angab, wo er Postpferde nahm und auf diese Art *Cappadocien*, *Galatien* und *Bithynien* durchzog, in *Chalcedonien* aber erkannt, und fest gehalten wurde. Diejenigen, so man ihm nachschickte, trafen fast zugleich mit ihm daselbst ein. Hieraus kann man wahrnehmen, dafs die Posten schon damals auf einen guten Fufs eingeführt und schnell bedient waren.

In frühern Zeiten hatten die Eilboten anstatt des geschriebenen Diploma nur ein gewisses Zeichen, Siegel oder Medaille, welches sie vorwiesen, wenn sie Pferde wechseln wollten. Dieses Zeichen oder Tessera hiefs Synthema *).

Auf Tab. XXI. B. findet man die Abbildung eines solchen Courier-Schildes, Synthema oder Tessera von Erz, welche *Muratorius* p. 1015 Nr. 1 und *Odericus* in seinen Dissert. et Adnotat. in aliquot ineditas Veterum Inscript. et Numismata in Abbildung mittheilt.

Die Inschrift dieses Alterthumstückes, worin sich offenbarlich mehrere Sprach- oder Schreibfehler finden, scheint also lauten und bedeuten zu sollen:

Thoanti	dem Thoas
Ti. Caesaris Augusti	des Ti. Caesar Augustus
Dispensatori	Rechnungsführer,
Ab Topis	der *von Topi*,
De Statione	der Station,
Caesaris Augusti	als des Kaisers
Tabellarii diplomario	mit Diplom versehener Briefbothe
Discedenti.	abreiset.

*) So haben noch heutiges Tages die Cabinets-Couriere kleine Brust- oder Armschildchen mit dem Wappen ihres Fürsten, wovon man bey *Budaeus* Mehreres lesen kann.

Hiedurch wird aber nicht gerade gesagt, dafs diese Ausstellung (wie *Muratori* meinet) das Diplom sey; denn diese Tessera konnte ihm blofs auf der Landstrafse die erfoderliche Achtung verschaffen; aber das Diploma mufste er den dazu bestellten Behörden vorweisen, um die einem kaiserlichen Briefboten bestimmten Pferde zu erhalten. Synthema hiefs nicht allein das Courier-Schild, sondern auch alles, was den Courier als solchen, so wie auch das Pferd als Postrofs bezeichnete, wie z. B. die Couriers-Peitsche, die Postjacke, der Postsattel, die Pferd- oder Satteldecke u. dergl., wie noch in unsern Zeiten das Armschild, das Posthorn u. s. w. und *Hieronymus* in Epist. 34 ad *Julianum* zu beweisen scheint: „jam demisso Synthemate Equus publicus sternebatur."

Cicero in Epist. ad *Ampium Balbum* erwähnt ebenfalls der Diplomen und *Appian* in Hispania Cap. 180 nennt die sogenannten Cabinets- und Armee-Couriere auch Tabellarii (wie vorhin vom *Plinius* angezeigt worden), wo er von dem Redner *Cato* sagt: er schickte Briefe an die einzelnen Völker *Spaniens* und befahl seinen Tabellariis, dafs sie alle an einem Tage ihre Briefe übergäben. Er hatte nämlich den Tag bestimmt und die Zeit berechnet, binnen welcher man bis in die entfernteste Stadt kommen konnte." Die Couriere der vornehmen Privat-Personen waren gewöhnlich vertraute Diener, auf die man sich verlassen konnte; man nannte sie Statores und nicht Tabellarii; ich vermuthe, dafs die erstern, reitende, die letztern aber fahrende Bothen waren. *Cicero* bedient sich des Ausdruckes Statores mei öfters, besonders an den *Marcus Caelius*, Epist. ult, Lib. 2.

Die Postpässe, (Diplomen und Evectionen) wurden nur denjenigen zugestanden, die beweisen konnten, dafs sie nicht in eigenen, sondern in Staatsgeschäften reiseten, oder dafs sie eine Stelle in der Armee bekleideten, welche zu dieser Foderung berechtigte; dann gab es auch zweyerley dergleichen Evectionen-Pässe; nämlich die gewöhnlichen und aufserordentlichen. Die Gewöhnlichen waren jene, worin die Zahl der Pferde angezeigt war, die man dem Couriere erlaubte und die Zeit, welche er vermeinte unter Weges zu bleiben; diese mufste aber so bestimmt als möglich angegeben werden; denn wenn alsdann ein solcher Eilbote länger auf der Reise verweilte, so war er im Falle, angehalten und sogar gestraft zu werden, wie das Gesetz III des *Arcadius* de Curs. publ. förmlich bestimmt. Nur die Grofsbeamten, welche selbst die Diplomen für Andere ausfertigten, konnten nicht angehalten werden. Kaiser *Constantinus* behielt in der

Folge dieses Recht sich und dem Praefectus Praetorii, welcher nach ihm die vornehmste Person im Reiche war, allein vor.

An einen solchen Grofsbeamten schrieb der Kaiser *Constantinus*: Wir verbiethen allen Personen, wessen Standes sie entweder durch Geburt oder durch ihre Würde auch seyen, eine Reise zu unternehmen, ohne zuvor einen Postpafs erhalten zu haben; und sollte man einen entdecken, der es wagte dawider zu handeln, so wollen Wir, dafs man sich seiner Person habhaft mache und dafs man sogleich an unsern Beamten davon Bericht erstatte.

Die Geschichte liefert schon aus frühern Zeiten einen Beweis, wie streng man auf die Verbindlichkeit sah, mit Postpässen zu reisen; denn selbst *Publius Helvius Pertinax*, der schon von Jugend an zum Präfecten ernannt ward und einst auf Befehl des Kaisers *Marc Aurel* sich nach seiner Statthalterschaft begeben sollte, aber sein Reise-Diploma zu begehren vernachlässigte, wurde von dem Statthalter *Syriens* angehalten, der, nachdem er sich zuvor von dieser gesetzwidrigen Handlung überzeugt hatte, ihn verurtheilte, sich zu Fufse von *Antochia* bis an den Ort zu begeben, von wo aus ihn der Kaiser abgesandt hatte. S. *Jul. Capitolinus* in Hist. *Pertinacis*.

Der Kaiser theilte jährlich einige wenige dieser Reisepässe an etliche Beamten aus, wie z. B. den Unterpräfecten des Praetoriums, den Statthaltern der Provinzen, den Herzogen, den Grafen, den Richtern, den Tribunen, den Senatoren, und denjenigen Beamten, die in den Geschäften des Kaisers reiseten. Die Unterpräfecte des Prätoriats waren sehr angesehene Leute; besonders in Rücksicht derjenigen, deren Stellvertreter sie waren; diese waren die einzigen, denen die Kaiser selbst zehen bis zwölf Evections-Briefe gaben, die von ihrer eigenen Hand geschrieben waren.

Auch ergiebt sich aus dem Briefe des *Plinius* an *Trajan* (Epist 35. Lib. X.), dafs dergleichen Diplomen nur auf bestimmte Zeit ertheilt wurden und nachher ungültig gewesen: „Die Diplomen, deren Tag vorüber ist, dürfen nicht mehr im Gebrauche bleiben: darum mache ich es mir besonders zur Pflicht, durch alle Provinzen neue Diplomen noch eher zu versenden, als man sie verlangen könnte.“

Die Statthalter der Provinzen erhielten deren nur zwey, die sie selbst bey dem Präfecten des Prätoriats abholen mufsten, wenn aber ihre Geschäfte noch einen dritten Evections-Pafs nöthig machten, so liefs

sich der Kaiser darüber Bericht erstatten und diesen Pafs erhielten sie alsdann aus seinen eigenen Händen.

Die Herzoge (Duces), welche *Cicero* in Lib. I. de Orat. Administratores Belli gerendi nennt (oder diejenigen, denen die Leitung des zu unternehmenden Krieges übergeben war) erhielten die nöthigen Postpferde und Beywägen nur bis an die Gränzen ihrer Provinz, wo sie als Statthalter waren; nachdem sie an Ort und Stelle angekommen, mufsten sie sich auf den zu machenden Reisen ihrer eigenen Pferde und Wägen bedienen.

Die Grafen (Comites) erhielten nur die Erlaubnifs für vier Pferde und ein Beypferd. Die Tribunen aber, oder die Obersten der Reiterei und der Fufsgänger, durften nur zwey nehmen, so wie die Unterbeamten, die in den Provinzen angestellt waren.

Was die aufserordentlichen Diplomen oder Evections-Pässe betrifft, so hatten sich die Kaiser das Recht vorbehalten, solche denjenigen Personen selbst auszufertigen, welche sie nach fremden Höfen als Botschafter abzusenden geruheten, oder an solche, die sie an ihren Hof beriefen.

Diese kaiserlichen Briefe enthielten sehr ausführliche Reisepässe, nach welchen man ihnen nicht nur die nöthigen Postpferde liefern, sondern sie auch auf der ganzen Reise nach der erhaltenen Vorschrift freyhalten mufste. *Jérome* Bignon, Avocat général theilet in seinem gelehrten *lateinischen* Commentar zu *Marculfus* ein solches Formular aus einer alten Urkunde mit, welches seiner Seltenheit wegen hier eine Stelle in deutscher Uebersetzung verdienet. —

„N. N. Kaiser, thun kund allen unsern Beamten, die an Ort und Stelle „sind, dafs wir den vortrefflichen Mann N... als unsern Botschafter nach N... „gesandt haben. Weſshalben Wir euch durch Gegenwärtiges beauftragen, da„für zu sorgen, dafs ihm die nöthige Anzahl Pferde und Lebensmittel geliefert „und verschafft werden, wie hier beygehend angegeben wird. —

Nämlich so viel gewöhnliche Postpferde; — überzählige Beypferde; — Brod; — Eimer Wein; — Eimer Bier; — Pfunde Speck; — Pfunde Rindfleisch; — Stücke Schweine; — Stücke Spanferkel; — Stücke Schaafe; — Stücke Lämmer; — Gänse; — Fasanen; — Hühner; — Eingepöckeltes; — Pfunde Oehl; — Essig; — Honig; — Kümmel; — Pfeffer; — Gewürznelken; — Zimmet; — Mastix in Körner; — Datteln; — Pistazien; — Mandeln; — Wachs; — Salz; — Wägen voll Heu; — Haber und Stroh. „Habt Acht, dafs alle diese vorgenannten Sachen vollständig und gut geliefert „werden und dafs Alles ohne Zögerung vor sich gehe.“

Aufser den reitenden und fahrenden Eilboten gab es auch bey den *Egyptern*, *Persern*, *Griechen* und *Römern*, Fufsläufer und gehende Boten, die von einer Stadt zur andern die Briefe und Aufträge besorgten, die man ihnen anvertraute. Einige konnten den ganzen Tag laufen und eine grofse Strecke Weges zurücklegen, andere giengen nur im starken Schritte und machten kaum den dritten Theil Weges wie die Läufer.

Die *Griechen* nannten die Läufer zu Fufs, welche im Taglohne liefen, Hemerodromoi: *Plato* erwähnt ihrer im Dialoge beym *Protagorus*: „Wenn ihr mir zumuthen wolltet, mich mit den Hemerodromen zu messen; so würde ich euch antworten, dafs ich mich vielleicht mehr als ihr im Laufen antreibe, um eben so schnell wie sie zu rennen; dieses aber meine Kräfte übersteige.“ Die *Römer* nannten den Lohn, den sie diesen Fufsboten gaben, Calciarium, Schuhgeld, (Fersengeld.) *Sueton* in Vita *Vespasiani* Cap. 8 erzählt; dafs unter den Soldaten und Matrosen es immer einige gab, welche botenweise zu Fufs von *Ostia* und *Puzzola* nach *Rom* liefen und auf ihrem Rückwege dem *Vespasian* zu begegnen suchten, um von ihm etwas als Calciarium zu erhalten. Aber dieser Kaiser (dessen grofse Sparsamkeit ziemlich übertrieben schien), um sich der Zudringlichkeit dieser Leute zu entledigen, befahl, dafs sie barfufs laufen mufsten. Die Läufer der *Griechen* sollen ebenfalls ohne Schuhe gelaufen seyn. Auch die Fufsrenner im Circus liefen nie anders als barfufs. *Clemens Alexandrinus* L. de Paedagogia Cap. 11 sagt, es sey viel gesünder und bequemer mit blofsen Füfsen, als geschuht zu gehen; jedoch billigt er, dafs der Soldat sich der Schuhe bediene; hingegen wollte *Lykurg*, dafs die jungen *Lacedämonier* immer barfufs giengen, damit sie von der zartesten Jugend an sich an die Beschwerlichkeiten gewöhnten, im Laufen sich übten, Felsen erklettern und wieder herabsteigen lernten.

Von den Fufsläufern der *Griechen* erzählt *Herodot* Lib. VI: „*Phidippides*, welchen die *athenischen* Generale nach *Sparta* geschickt hatten, kam daselbst den andern Tag nach seiner Abreise an. Er machte also in zwey Tagen 1240 Stadien; dieses wurde als etwas Besonderes angesehen, bis *Anystis* von *Lacedämon* und *Philonides* Wettläufer des *Alexanders* den Weg von *Elis* nach *Sycion* in einem Tage liefen, nämlich 1200 Stadien, (das Stadium zu 600 Schuhe oder 125 geometrische Schritte *). Acht Stadien machten ein Milliarium oder 1000 geometrische Schritte. Unter den Consuln *Fontejus* und *Vipsanius* legte in *Italien*

*) Nach *Plinius*: wovon bey *Funke* über die Stadien Mehreres.

ein neunjähriger Knabe 75,000 Schritte von Mittag bis Abends zurück. *Solin* in Cap. 1. §. 90 erzählt ein auffallendes Beyspiel vom Schnelllaufen. „Ein gewisser *Ladas* erhielt den ersten Preis der Schnelligkeit. Er rannte so leicht über den lockern Staub dahin, dafs er auf dem Sande der Rennbahn keine Spuren seiner Fufsstapfen zurück liefs.“ Ferner sagt er vom *Polymnestor*, einem *milesischen* Knaben, der aus Muthwillen einen Hasen erlief, als ihn seine Mutter zur Ziegenwaide ausgeschickt hatte, dafs, als er von dem Herrn der Heerde defshalb sogleich aufgeführt wurde, derselbe in der 46sten Olympiade, wie *Bocchus* berichtet, als Sieger auf der Rennbahn (Stadium) die Krone verdiente. *Diodor. Sic.* Lib. VI. Cap. 55 (aus den Fragmenten der verloren gegangenen Bücher,) erzählt von einem *Polydamus*, aus der Stadt *Scotosa* gebürtig: „Er zerrifs Löwen wie Lämmer mit blofsen Händen und konnte mit seinen flüchtigen Füfsen dem schnellsten Wagen vorlaufen.“ Es giebt jedoch auch Beyspiele, dafs sich die Läufer zu Tode liefen, wie *Herodot* Lib. IX von dem *Euchidas* erzählt: „Er lief von *Platäa* nach *Delphi*, das heilige Feuer zu holen; dort reinigte und besprengte er sich, krönte sein Haupt mit einem Lorbeerkranze, nahm vom Altar das heilige Feuer und eilte aufs schnellste nach *Platäa* zurück, wo er vor Sonnenuntergang ankam, nachdem er den nämlichen Tag eintausend Stadien gemacht hatte. Er begrüfste auf dem Markte seine Mitbürger, übergab ihnen das heilige Feuer und fiel todt zur Erde nieder. — Die *Platäer* errichteten ihm ein Grabmal in dem Tempel der *Minerva* des guten Rufes, mit der Aufschrift: „*Euchidas* lief nach *Delphi* und wieder hieher in einem Tage.“ Dieser Lauf war so aufserordentlich nicht: denn wir haben viele Beyspiele in unsern Tagen, dafs herrschaftliche Läufer eben dieses und noch mehr leisteten. In *England* giebt es Leute, die man Gòers nennt; dieses sind geübte Fufsgänger, die zu Wette des Tages an zwanzig Stunden gehen, sie dürfen nicht laufen, sondern sie können so grofse Schritte machen, dafs sie unglaublich schnell vorwärts kommen.

Tab. XXI. B. Figur 1 stellt einen Courier zu Pferde vor, einen runden Hut ohne Rand (Pileus) auf dem Kopfe, in ganz leichter Kleidung. Er sitzt auf einer Decke und hält nur einen Zügel in der Hand, an dessen Ende ein Ring befestigt ist, der in dem langen Hintertheile des Nasenriemens frey hin und her spielt; diese Art war bey den *Griechen* und *Römern* schon üblich, doch nur bey gemeinen Fuhrwerken und Reitern; sie war eigentlich nichts als ein Capistrum, oder eine Halfter. An diesem Bilde ist auch das Vorder- und Hinterzeug zu bemerken, welches die *Römer* Antilena und Postilena nannten *). Die Postillone und untern Diener bey

*) Noch in unsern Zeiten sieht man öfters zwey Pferde nur mit einem Zügel vereinigt an gemeinen Fuhrwerken dem Willen des Lenkers gehorchen.

den römischen Postenanstalten wurden beherberget, genährt und gekleidet, wie man in Cod. *Theodos.* Lib. VIII. Tit. 5. §. 31. de Curso publico lieset: „Weder die Postknechte, noch die Mulomedici (Thierärzte), noch die bey den Posten angestellten Handwerksleute sollen von Jemand ein Trinkgeld verlangen, weil ihnen (wie wir erachten) die Kleidung und Lebensmittel, die sie erhalten, schon genügen sollen. In eben diesem Gesetze §. 37 heifst es ferner: „Wer den Postknechten (Hippocomis) die Kleidung zerreifst oder beschädigt soll ohne Ansehen der Person festgehalten werden" *).

Fig. 2 scheint ein Eilbote auf einem Kamele zu seyn wegen des Cucullus, den er über den Kopf gezogen hat und seines leichten Anzuges. Das Kameel hat kein Reitzeug, aber einen einfachen Zaum, wie man solchen an mehreren findet. Beyde Abbildungen finden sich auf dem Fufsboden im Tempel der *Diana* zu *Rom*, sie sind von grober Musiv-Arbeit oder Mosaic eingelegt und noch gut erhalten. S. in *Don Montfaucon* Antiq.

Herodot schreibet Lib. VII: die Reiterey der *Araber*, welche dem Heere des *Xerxes* folgte, safs alle auf Kamelen, deren Schnelligkeit nicht geringer war als die der Pferde. Man findet auch bey *Sueton* in dem Leben *Aurelians*, dafs die Königinn *Zenobia*, als sie alle Hoffnung aufgeben mufste, *Palmyra* zu retten, trachtete, zu den *Persern* zu flüchten; sie bestieg daher ein Kamel, eines der schnellsten im Laufe und erreichte den *Euphrat* in einer Tagreise; allein wie sie ins Schiff steigen wollte, wurde sie von einem Trupp Reiter *Aurelians* gefangen.

Man findet in der biblischen Geschichte und bey den ältesten Auctoren viele Stellen, wo von Läufern oder Eilboten zu Fufs, zu Pferde, auf Mäulern und auf Kamelen gesprochen wird.

Im 1. B. *Samuel's* V. 30 heifst es: „*David* schlug die *Amalekiter* und keiner entrann, aufser vierhundert Jünglinge, die warfen sich auf die Kamele." Auch junge Maulthiere wurden zum Schnellreiten gebraucht, wie man aus dem Buche *Esther* sieht, Cap. VII. v. 10: „Und die reitenden Boten auf jungen Mäulern ritten aus, schnell und eilend." Der Prophet *Micha* Cap. I. v. 13 nennt, nach *Luthers* Uebersetzung, die Schnellpferde, Läufer: „Du Stadt *Lachis*, spanne Läufer an und fahre davon." Dafs unter den Läufern, wovon in der heiligen Schrift öfters die Rede ist, nicht immer Pferde und Maulthiere verstanden werden, sieht man

*) Ueber dem Unterkleide trugen die Couriere und Postillone ein Sagum oder kurzen Mantel.

aus *Jesajas* Cap. LXVI. v. 20, wo er sagt: „Sie werden Opfer herzubringen auf Rossen und Wägen, auf Sänften, auf Mäulern und auf Läufern *).

Aufser den Eilboten zu Fufs sollen die *Griechen* sich dennoch auch der Couriere zu Pferd, besonders in Kriegszeiten bedient haben; diese hatten anstatt der Mütze einen runden Hut mit breitem Rande, Petasus genannt, auf dem Kopfe, und zwey ungesattelte Pferde; so wie das eine ermüdete, schwangen sie sich auf das andere und liefsen das erstere an der Hand nebenher laufen.

Paraveredus heifst ein Frohnpferd, dafs man von einem Bürger entlehnte und welches nach vollbrachtem Ritt wieder an ihn abgegeben werden mufste; auch ein Postpferd, mit welchem man von der Poststrafse ab nach einem seitwärts gelegenen Orte ritt; ferner ein Postpferd, das man zu geben nicht schuldig war**). Veredus, das Post-Reitpferd, hiefs auch ein Schnellpferd, ein Renner, zu jedem Gebrauch: *Martial* gebraucht es von einem Jagdpferde, Lib. XII. v. 14: „Seltener bediene dich *Priscus*, ich rathe es, des flüchtigen Renners (rapiente Veredo) und jage nicht so stürmisch die Hasen!“ und ein alter Scholiast sagt, Veredus heifse ein Postreitpferd, hingegen bedeute Verhedo mit dem scharfen H ein Postzugpferd. — Parrhippi auch Avertarii, waren die Poststrosse, welche das Felleisen (Averta) trugen.

Die Alten hatten aber noch eine andere Art Brief-Posten, nämlich sie bedienten sich zuweilen der Tauben, um durch sie, wenn sie von Hause entfernt waren, Nachrichten an die Ihrigen zu senden. Daher sagt *Varro* in seinem Buche der Landwirthschaft: „Die Tauben pflegen an ihren vorigen Ort wieder zurückzukehren; dieses bemerkt man auch auf dem Schauplatze, wo Viele ihre Tauben aus dem Busen entlassen, die sodann nach Hause zurückfliegen: man würde sie also gewifs nicht auslassen, wenn man sich nicht schon öfters überzeugt hätte, dafs sie jedesmal richtig nach Hause kommen.“ *Aelian* Lib. IX. Cap. 2 erzählt: dafs der Vater des *Taurosthenes* am nämlichen Tage die Nachricht von dem Siege seines Sohnes in den olympischen Spielen erhalten habe; dieser hatte nämlich eine Taube vom Neste weggenommen, nachdem ihm aber der Sieg zuerkannt ward, ihr ein Stückchen Purpur angebunden nnd sie wie-

*) Vergleiche *Deresers* Uebersetzung obiger Stelle des *Jesajas*, wo er statt Läufern, Dromedaren nennt, welches auch die eigentlichen Läufer des Morgenlandes sind.

**) S. *Gothofredi* Commentar. zu Cod. *Theodos.*

der freygelassen, worauf diese in einem Tage von *Pisa* aus nach *Aegina* zu ihren Jungen geflogen sey.

Die *Römer* nahmen sehr vielen Antheil an den öffentlichen Spielen, besonders an dem Wagenrennen im Circus und die Leute eilten aus allen Gegenden zur Stadt, das Fest zu sehen; während also die Familienväter dem Schauspiele beywohnten, harrten die Zurückgebliebenen mit gröfster Ungeduld auf die Nachricht, welche Parthey den Sieg davongetragen habe; daher nahmen viele Bürger Tauben in ihrem Busen mit sich, welchen sie alsdann kleine Täfelchen mit dem Namen des Siegers anhängten und sie fliegen liefsen; auf diese Art konnten sie allerley Nachrichten nach Hause senden; denn man bedenke, dafs die Leute öfters zwey Tage im Circus bleiben mufsten und nicht nach freyer Willkür wieder hinausgehen durften, wenn sie einmal hineingedrungen waren.

Auch in belagerten Festungen und festen Burgen benützten die Alten dieses Mittel und man erzählt von dem Kriegsheere des *Brutus*, dafs durch die Tauben die ersten Sieges-Nachrichten nach Hause überbracht worden seyen.

Plinius im zehnten Buche seiner Naturgeschichte sagt das nämliche von den Schwalben; eben das lieset man auch bey dem *Caecinna*, wo er von einem römischen Ritter, Namens *Volateranus*, erzählt, welcher auch Renn-Quadrigen hielt; wenn dieser sich nach der Stadt und in den Circus begab, so hatte er zu Hause Schwalben gefangen und solche im Circus fliegen lassen, nachdem er ihnen zuvor die Farbe der siegenden Parthey angebunden; sie kehrten in ihr Nest zurück und so erfuhren seine Freunde, welche Abtheilung den Preis errungen, ob die grüne oder die blaue, die rothe oder die weifse Faction: denn diefs waren die Farben, in welche die vier Renn-Rotten gekleidet waren.

Die alten *Perser* stellten auf den Bergen Feuerstangen auf, wodurch sie sich einander bey andringender Gefahr die übereinkünftlichen Zeichen gaben; auch erbauten sie Thürme auf den Höhen, von woaus die Wächter (der Sage nach) sich das Nöthige zuriefen; dieses blieb aber wegen der mancherley Hindernisse und weil es auch andere Personen hören konnten, nicht lange im Stande und wurde in der Folge durch die Eilboten verrichtet.

Schlüfslich verdient noch die Art erwähnt zu werden, wie man vor Alters in *Peru* Post ritt; es waren nämlich öffentliche Läufer aufgestellt, welche den Courier auf ihre Schultern nahmen, und mit ihm eine halbe Stunde weit mit Pferdes-Schnelle davonliefen. So erstaunlich auch die Schnelligkeit und Knochenstärke dieser Renner war, so wurde sie doch noch durch die Geschicklichkeit übertroffen, mit der sie sich ihres Reiters während des Laufes entluden und ihn auf die Schultern eines andern Renners warfen, der ihn ohne Zeitverlust eben so empfieng und den Lauf fortsetzte *).

*) S. *Herrera*, und *Linschote* in Descr. Americ.

Capitel XXXVIII.

Der Streitwagen.

Dieses Fahrwerk heifst auf *chaldäisch* Rhidvan, auf *griechisch* gewöhnlich Diphros, gleichsam Duophoros „zweytragend; zuweilen auch Synoris“ Zweygespann. *Aristoteles* in Lib. de Mundo nennt die Biga so und bemerkt, dafs man sich ihrer auch im Kriege bediente; und der Scholiast in *Aristophanes* Wolken schreibet: „Synoris ist kein ganzer Wagen, sondern nur mit zwey Pferden bespannt, den wir nun Diphron nennen.“

Schon in den frühesten Zeiten pflegten die Völker auf Wägen zu streiten; eine Sitte, die, wie schon erwähnet, aus den Tagen des uralten Nomaden-Lebens herstammt; und auf den vielen zu unsern Zeiten entdeckten *egyptischen* Denkmälern, die in dem neuesten *französischen* Prachtwerke mit besonderer Kunst und Genauigkeit aufgezeichnet sind, findet man schon eine Menge Streitbigen abgebildet.

Man erstaunt über die ungeheure Zahl der Streitwägen, die jene Heere der alten Welt mit sich führten, besonders wenn man bedenkt, dafs diese Wägen nicht den Hauptheil des Heeres ausmachten, sondern meistens nur dazu bestimmt waren, um die Schlacht damit anzufangen, dafs sie die feindlichen Reihen der Fufskämpfer durchdrängen und in Unordnung brächten. So heifst es z. B. im zweyten Buche *Moses* Cap. 14: „*Pharao* spannte seinen Wagen an und nahm sein Volk mit sich und sechshundert auserlesene (Streit-) Wägen, und was sonst noch Wägen in Egypten waren.“ Hier kann nur von geringen Streitwägen die Rede seyn; denn dafs keine Fuhr- oder Bauern-Wägen darunter verstanden werden, ergiebt sich von sich selbst. Diese geringeren Streit-Wägen mochten gewifs noch eine beträchtliche Menge ausgemacht haben. Im ersten Buche *Samuels* Cap. 13 wird von den *Philistern*

geschrieben: „Da versammelten sie sich mit dreyfsigtausend Wägen, sechstausend Reiter und sonstigem Volke, so viel wie Sand am Rande des Meeres.“ Und im B. *Judith* Cap. 2: „*Holofernes*, der Feldherr des *Nebukadnezar* zog fort mit dem ganzen Heere mit Wägen, Reiter und Schützen, welche den Erdboden bedeckten, wie Heuschrecken.“ Einer eben so beträchtlichen Anzahl Wägen wird im ersten Buche der Chronik Cap. XIX. v. 6 erwähnet: „Die Kinder *Ammon* sammelten tausend Zentner Silber und dingten damit zwey und dreyfsigtausend Wägen und ihre Reiter (Wagenlenker und Streiter) aus *Mesopotamien* *).

In diesem Abschnitte theile ich mehrere auserlesene Abbildungen *Alt-Egyptischer* Streitwägen mit, die sich meistens auf den Wänden der Tempel und Palläste des alten *Theben* und anderer dortiger Denkmäler befinden. Man wird daraus mit Vergnügen wahrnehmen, dafs sie an schöner Bauart und besonderer Zierlichkeit den *Griechen* schon als Muster dienen konnten, deren Diphron, wie überhaupt alle Wägen der ältesten Völker diesen sehr ähnlich sind, aufser dafs nach jeder Landesart sowohl das Gefährt als die Beschirrung besonders verzierlichet war.

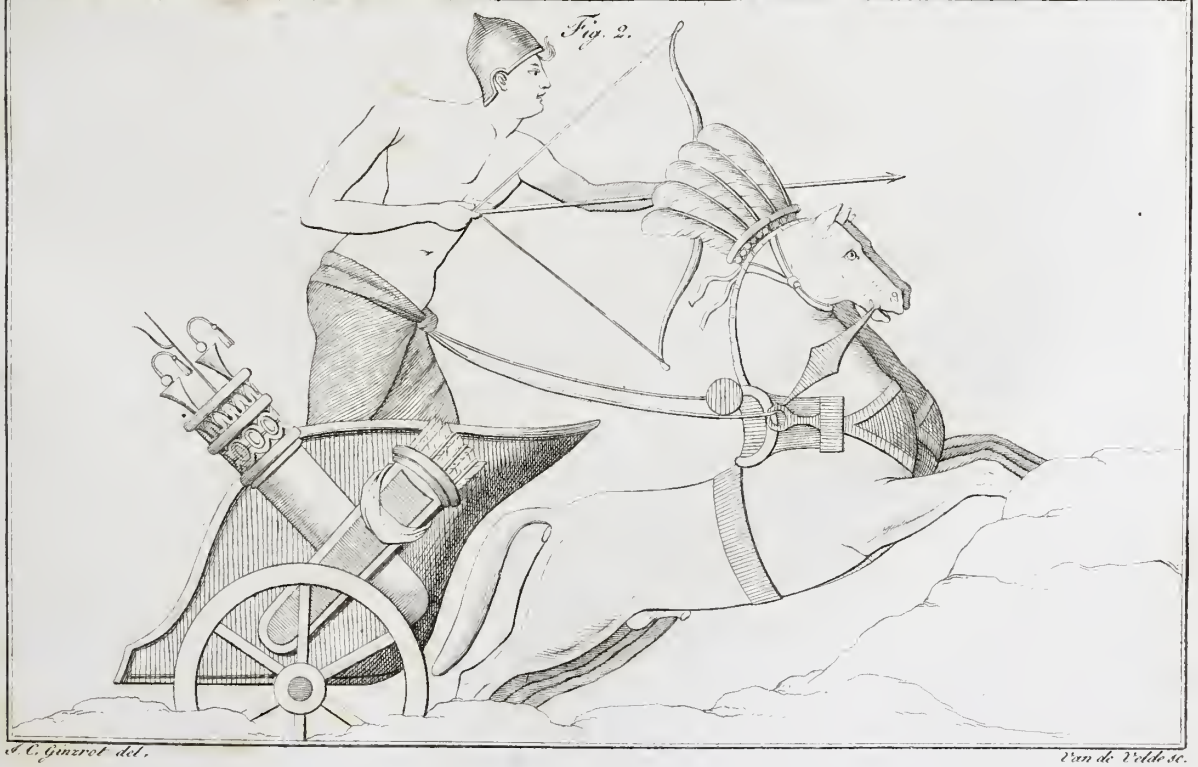
Tab. XXII. A. Fig. 1 stellt einen solchen *egyptischen* Streitwagen vor, an dem man die weit vorgebogene Vorderwand bemerkt, die dem Fechter, wie dem Lenker, gröfseren Spielraum liefs und sie zugleich in den Stand setzte, sich im Nothfalle schnell aus dem Kasten auf die Pferde zu werfen; dann die fein gebildeten sechsspeichigen ehernen Räder, die den Kasten umgebenden Waffen, der zur Seite hängende Pfeil- oder Bogenköcher, dessen Deckel oder Kappe einen Kopf bildet, die hohe Haube des Kriegers, der die Thiara der *Meder* und *Perser* nicht unähnlich ist, und endlich das Zweygespann mit gestutzter Mähne und breiten Brust und Bauchriemen versehen, das überdiefs wie die meisten *egyptischen* Wagen-Pferde mit einem prächtigen Kopfputz von Straufsenfedern geschmückt ist **).

Fig. 2 auf eben dieser Tafel zeigt eine andere *egyptische* Streitbiga ***), deren Kasten von einer angenehmern Form, zur Seite mit schönen Pfeil- und

*) Die Zahlzeichen der *Ebräer* sind zuweilen zweifelhaft, daher bey den Auslegern die Verschiedenheit der Angaben.

**) Dieses Bild befindet sich zu *Theben* auf einem Basrelief an den Wänden des Tempels Karnak.

***) In die Steinmauern des Tempels Medynet-abou zu *Theben* in *Egypten* eingehauen.



J. C. Guyrot del.

Van de Velde sc.

Wurfspiefs-Köchern behangen ist; die mit Holz umfelgten Räder sind ebenfalls sechsspeichig.

Die Beschirrung vollständiger und niedlicher als die obere, das Joch-Ende, das Jochkissen und die Schlüssel, wodurch die Leitseile laufen, sind deutlich angezeigt, und die breiten Brustblätter scheinen den Rossen zugleich als Brustschilde gedient zu haben; den Kopf ziert ein geschmackvoller Federbusch. Der Streiter, im Begriff den Bogen zu spannen, hat den Zügel um den Leib gebunden, sein Haupt deckt ein einfacher glatter Helm, am ganzen Oberleib ist er blos, aber an dem Urbilde sind beyde Aerme an dem Orte weggebrochen, der auf der Platte bemerkt ist.

Die Gestalt dieser Wagenhelden, so wie die aller *egyptischen* Heroen und Fürsten, die man auf ihren Denkmälern abgebildet findet, ist immer kolossalisch, hingegen alle die sie umgebenden Nebenfiguren mit Vorsatz kleinwinzig dargestellt, wie auf Tab. XXIV; es war dieses bey allen Völkern üblich, die dadurch ihren Regenten und Heerführern einen Beweis ihrer Huldigung und Verehrung zu geben glaubten, wenn sie neben ihnen auch selbst in Abbildungen kleiner erschienen, daher vielleicht die Kniebeugung vor den Grofsen entstanden; defswegen wählten sie meistens unter den Tapfersten die gröfsten Männer zu ihren Fürsten und Heerführern, wovon man viele Beyspiele in der Bibel findet; wie 5. B. *Mos.* Cap. 2: „Es ist dieses Land, darin die Kinder *Ammon* wohnen, geschätzt für der Riesen Land; und haben auch vor Zeiten Riesen darinnen gewohnt, von den *Ammonitern*, *Sammesumim* genannt. Ein grofs, stark und hoch Volk, wie die Enakim die Riesen.“ Ebenda Cap. V. wird erzählet: „Der König *Og* zu *Basan* war allein noch übrig von den Riesen. Siehe, sein eisernes Bettgestelle ist allhie zu *Rabbath* — neun Ellen lang und vier Ellen breit, nach eines Mannes Ellenbogen.“

Darum erkohr auch *Samuel* den *Saul* zum König über *Israel*, wie B. 1 Samuel Lib. IX. zeiget: „Denn *Saul* war ein junger feiner Mann, und eines Hauptes höher, denn alles Volk *).“

So lieset man in *Curtius* Lib. VI. Cap. 5, dafs, als die *Amazonen* Königinn *Thalestris* *Alexander* den Grofsen besuchte, sie diesen Helden lange

*) S. 1. B. Sam. Cap. 17. von dem Riesen *Goliath*.

stillschweigend und unbefangen betrachtete und gestand, dafs seine Gestalt keinesweges ihrer Erwartung entspräche; denn alle barbarischen Völker glauben nur diejenigen hoher Vorzüge fähig, welche die Natur zugleich mit körperlichem Ansehen begabt hat. Auch in spätern Zeiten bezeichneten die Völker die Helden ihres Vaterlandes als Riesen, daher noch die vielen alten Riesen-Geschichten, besonders in den *nordischen* Ländern.

Es war aber nicht aus blofser Schmeicheley, dafs die *Egypter* und andere ihre Könige und Fürsten immer als Helden an der Spitze ihrer Heere oder als Triumphirende vorstellten, sondern die Geschichte lehret uns, dafs die Regenten der ältesten Völker sich auch wirklich als Helden zeigten und selbst ihre Kriegsvölker im Streite anführten; wie z. B, *Pharao*, der auf seinem Wagen stehend, sein Heer begleitet; eine Sitte, der sich alle Fürsten damals unterwerfen mufsten; sie mischten sich in das Getümmel der Schlachten, sie stritten selbst gegen die tapfersten Anführer, und starben öfters als Helden auf dem Schlachtfelde. Hievon findet man viele Beyspiele in der biblischen Geschichte. *Homer* theilt die Namen der Könige und Fürsten mit, die auf ihren Wägen auf dem Schlachtfelde erschienen, und spätere Geschichtschreiber nennen uns den *Xerxes*, *Cyrus*, *Darius*, *Alexander* und viele andere.

Darius redete sein Heer mit diesen Worten an: „Es ist nicht blos um der bey uns eingeführten Sitte zu huldigen, dafs ich einen Wagen besteige, sondern auch damit ich von Jedermann gesehen werden kann;“ *Curtius* IV. Cap. 35. — Eben dieser Auctor sagt früher: *Darius* ragte auf einem hohen Wagen empor; *Darius* curru sublimi eminebat, ferner: „schon lagen um den Wagen des *Darius* die ausgezeichnetesten Anführer des Heeres erschlagen.“

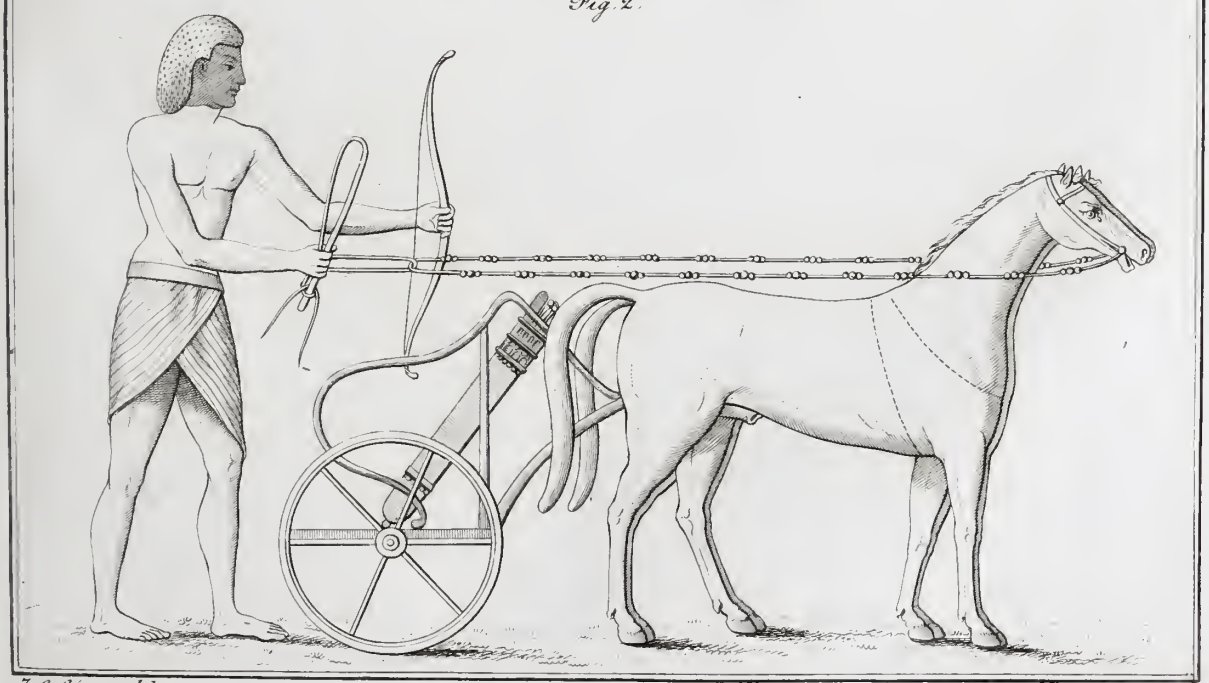
Tab. XVII. A. Fig. 5 *) von einem Bilde, das nebst vielen andern in den Felsen von *Chapour* in *Persien* eingehauen ist, scheint mir einer solcher Stufenwagen *persischer* Fürsten zu seyn, wo sie auf der obersten Stufe A erhaben safsen, der Wagenlenker aber vor ihnen auf der untersten B Platz nahm; wie z. B. der Kutscher des *Darius*.

Von der beträchtlichen Zahl der Streitwägen lieset man im 9ten Gesange der Ilias v. 370, dafs die grofse Stadt *Theben* zehntausend Streitwägen und zwey Mann auf jeden lieferte. Da nun die gemeinen Streitwägen Bigen

*) S. Voyage en *Perse* par *Morier*.

Fig. 1.

Fig. 2.



J. C. Genzrot del.

Schleich sc.

waren, so mufste *Thehen* nur für diese schon zwanzig tausend Pferde hergeben. Vergl. *Diodor.* Sic. Lib. I. §. 45 *). In der Vulgata werden diese Streitwägen Quadrigen genannt, das ist, mit vier neben einander gespannten Pferden, wie in *Nahum* Cap. 2: Quadrigae collisae sunt in Plateis etc.“ Wie grofs mufs nun erst die Anzahl der Pferde gewesen seyn, wenn alle erwähnten, wie die Schrift sagt, Quadrigen waren? Hiebey verdient bemerkt zu werden, dafs, wie schon erwähnt, alle Streitwägen, die man in Menge auf den *egyptischen* Monumenten antrifft, lauter Bigen sind, worunter auch nicht eine einzige Quadriga zu entdecken ist.

Es ist schon früher gesagt worden, dafs man sich auch in den ältesten Zeiten eiserner Streitwägen bediente; daher glauben Einige, man müfse darunter die sogenannten Sichelwägen verstehen, welches aber nicht hinlänglich erwiesen ist; in der Bibel kommt an mehreren Orten von dergleichen eisernen Wagen vor, wie im Buche der Richter (Cap. IV.), „*Syssera* versammelte alle seine Wägen, neunhundert eiserne Wagen“ und eben da Cap. 1 v. 19: „*Juda* konnte den Einwohnern im Thale nichts anhaben, weil sie eiserne Wägen hatten.“

Tab. XXII. B. Fig. 1 auf den Mauern des *Memnonium* im alten *Theben* ausgehauen, stellt unstreitig einen eisernen Wagen vor, dessen Räder noch viel leichter und dauerhafter als selbst die ehernen gemacht werden konnten. Die Stücke, die nicht angezeigt sind, habe ich durch Punkte ersetzt.

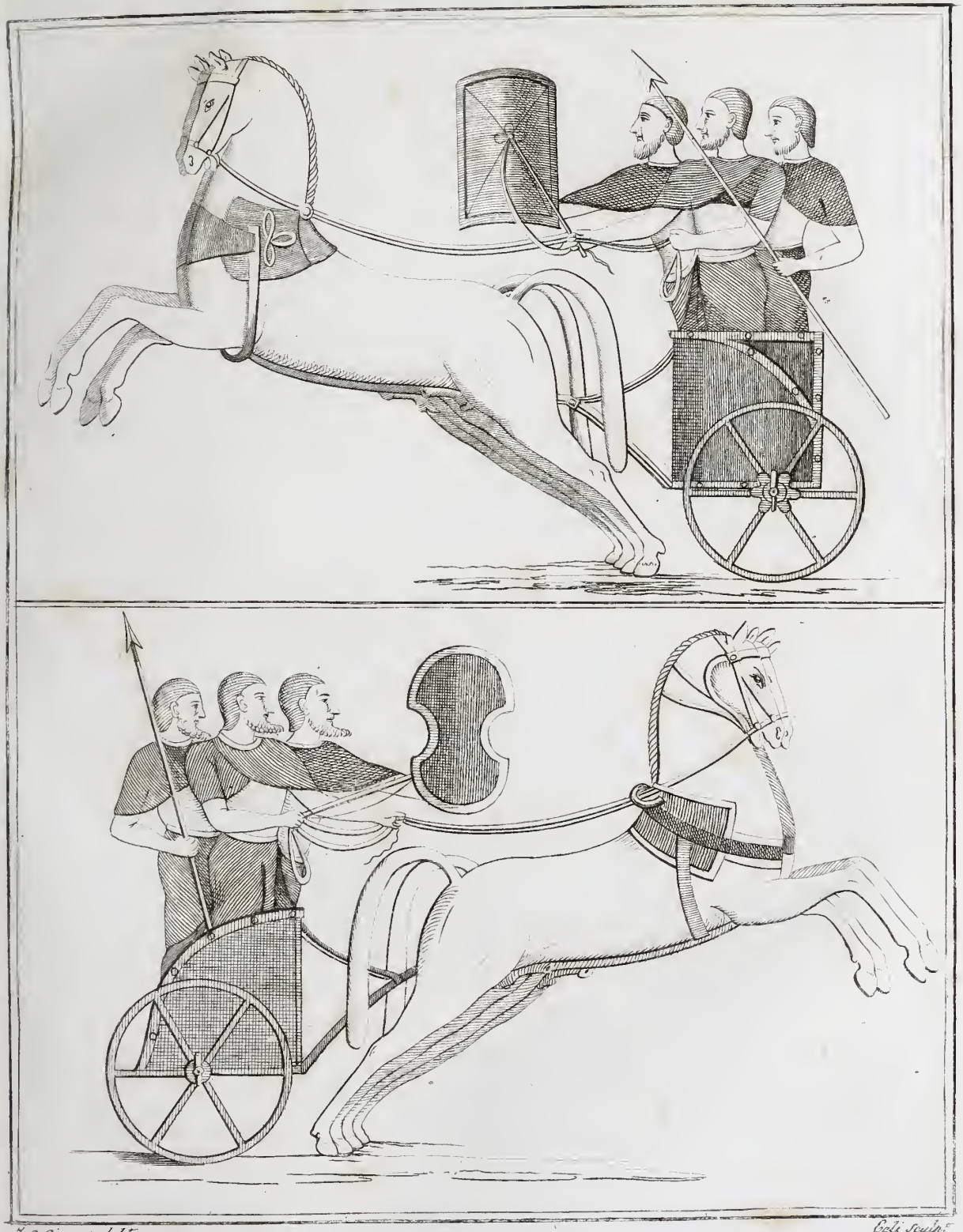
Uebrigens wäre es eben keine so seltene Arbeit, um dergleichen leichte eiserne Streitwägen gewesen, da die ältesten Völker schon sehr gut mit der Bearbeitung des Eisens umzugehen wufsten. Gegenwärtiges schöne Bild Fig. 1 zeigt einen *egyptischen* zweyspännigen Streitwagen, von einem Helden bestiegen, der die Pferde selbst lenket und zugleich streitet; die Leitzügel hat er

*) Diese zehntausend Kriegswägen finden Einige zu übertrieben; hingegen sollen nach Andern in Theben als einer *egyptischen* Wagenstadt, zwanzig tausend Kriegswägen aufbewahrt worden seyn. Die Worte *Homers* lauten: „*Theben* . . wo hundert Thore sind, aus deren jedem zweyhundert Mann mit Pferden und Wagen gehen;“ vermuthlich waren es Reiter-Casernen, Wagenschupfen mit Stallungen und keine Stadtthore. Die *egyptischen* Wägenstädte und andere, deren in der Bibel öfters erwähnt wird, scheinen Wägenplätze gewesen zu seyn, wie z. B. *Memphis*, *Theben*, *Babylon* u. a. m., in welchen die Streitwägen mit ihren Streitrossen und die Kriegsmaschinen aufbewahrt wurden; denn irgendwo mufste diese Menge Wägen doch untergebracht worden seyn.

zu diesem Behufe um den Leib geschlungen und hinten in eine Schleife geknüpfet (wie die meisten *egyptischen* Wagenstreiter, die man auf jenen Denkmälern abgebildet findet); in der linken Hand hält er einen stählernen Bogen, wie es sich aus seiner Form vermuthen läfst, dessen lockere Spannsaite er seinem bereits mit einem Wurfspiefse verwundeten Gegner um den Hals geworfen, um ihn herbeyzuziehen, während er in der Rechten das sichelförmige Schwert erhebt, womit er ihm den Tod androhet. Den haubenartigen Helm und die Beinbekleidung bemerkt man mit wenig Veränderung an den meisten *egyptischen* Wagenstreitern, die aufser dieses flüchtigen Gewandes am übrigen Körper nackt erscheinen; da hingegen die Helme, Kleidungen und Waffen, aller gegen sie streitenden *bebärteten* Feinde merklich von den ihrigen verschieden sind. Was das obige Fahrwerk selbst betrifft, mufsten seiner ganzen Bauart nach, alle Theile desselben, die Achse, die Räder, ja selbst die Deichsel und die den Kasten bildenden Sprügel, innerhalb welchen der Streiter frey da steht, ganz von Eisen gewesen seyn; wie man besonders dadurch bestätiget findet, dafs der Kämpfer den rechten Fufs durch den offenen Vordertheil weit voraus auf die Deichsel stemmet. Die eiserne Umfassung diente an dergleichen Wägen blos im Nothfalle zum sicheren Halt und um die Waffen des Kriegers daran befestigen zu können. Die Beschirrung dieses Streitwagens ist schon im Cap. V. von den Bespannungen, beschrieben worden.

Auf eben diesem Blatte Fig. 2 sieht man einen ähnlichen eisernen Wagen, der sich auf einem Basrelief in der grofsen Grotte zu *El-Kab* befindet; von der Beschirrung ist aufser den knotigen Leitriemen oder wahrscheinlicher Leitkettchen nichts zu entdecken (S. Tab. XXXIV. Fig. 1); auch scheint der die Zügel haltende Lenker, wie nach dessen wenigen Waffen zu schliefsen ist, eher auf die Jagd als in einen Streit zu fahren. Auf dem Urstück ist der Kopf des Lenkers von dem mit Punkten bezeichneten Ort an, ganz verwittert.

So halte ich auch die Fahrwerke Tab. XXII. B. (Bis.) Fig. 1 und 2 (von den Basreliefs des *thebischen Memnonium* entlehnet,) für ganz eiserne Streitwägen, deren Kästen noch überdiefs mit eisernen Blechtafeln umgeben sind; von dergleichen Streitwägen, wenn sie in der Wagenburg oder vor dem Lager als Schanzen aufgestellt waren, läfst sich die vorerwähnte Stelle (B. der Richter, Cap. 1 v. 19) leicht erklären, wo es heifst: „Juda konnte den Einwohnern im Thale nichts anhaben (mit Feuer oder Brandpfeilen), weil sie eiserne Wägen hatten.“ Diese zwey Streitwägen sind ein jeder von dreyen Männern bestiegen, nämlich dem Fahrmann und zweyen Kriegern, deren Zahl, so wie die Kleidung, Kopfbedeckung und besonders die Bärte sie als fremdländische Völker bezeichnen, die gegen die *Egypter* streiten, wie man aus allen erwähnten Basreliefs be-



J. C. Ginzrot. del.

Cogli Sculp.

stimmt wahrnehmen kann, wo die *egyptischen* Krieger unbebärtet, hingegen fast alle gegen sie kämpfende Streiter bebärtet erscheinen. Vermuthlich waren die Hauben und Nackenmäntel, von dichter Stierhaut, oder gekochtem starken Rindsleder, und dienten ihnen als Helme und Panzer, sie gegen Pfeile und Wurfspiese zu schützen. Auch bemerkt man an ihren Wägen mehr Einfachheit und keinen Waffenvorrath, wie an den *egyptischen*. Die sechsspeichigen Räder sind von ungemein leichter und zierlicher Bauart; der Vorstecker durch die Achsenende ist deutlich angezeigt und die Deichsel der Dauerhaftigkeit wegen durch eine doppelte Stütze mit dem Kasten verbunden.

Die Bespannung obiger eiserner Wägen ist einfach; ein flaches Schaufeljoch (an dem man weder Verzierung, noch anderes Beschläge, wie an den *egyptischen* bemerkt), ruht auf einem viereckigen Jochkissen, oder auf Filzdeckchen; ein breites Brustblatt und ein Bauchgurt verbindet das ganze zusammen. Die Zäume, deren Backenstücke am untern Theile gabelförmig gespalten sind, haben nichts besonderes, es seye denn, dafs sie, wie an den meisten *egyptischen* zu bemerken, nur Kappzäume (Capistra) haben, welche wie ein Nasenband den Nasenknorpel und die Kinnlade umfafsen und statt des Gebifses dienten, wie man an dem schönen Gespänne Tab. XXIV. deutlich erkennen kann *).

Die Fig. 2 auf eben der Tafel zeigt einen ähnlichen eisernen Wagen der in seiner einfachen Bauart und seiner Bespannung mit dem obigen ziemlich übereinstimmt, wefswegen ich weiter nichts beyzufügen habe.

Tab. XXII. C. Fig. 1 von den *thebischen* Basreliefen des Pallastes Medynet-Abou entlehnet, wovon ich die nebenstehenden Figuren weggelassen, zeigt einen schönen *egyptischen* Streitwagen, der ringsum mit Waffen umhängt ist; die Diener, davon einige die streitlustigen Rosse zu beruhigen suchen, so wie der hinten am Wagen stehende Fahrmann, der die Zügel und die Peitsche hält, scheinen den Wagenhelden zu erwarten. Die Bauart des Wagens ist ganz dem früher erwähnten ähnlich, nur ist zu bemerken, dafs die eisernen Räder mit Holz umfelgt sind; die Beschirrung der Pferde ist eine der voll-

*) S. von dieser Bezäumung: „Mémoires de l'Acad. Royl. Tom. 29. pag. 148. Tab. II. Litt. O und P. — *Invernizzi*, de Frenis Veter. pag. 58 schreibt: „Die *Perser* scheinen sich vor Alters mehr der Kappzäume (Capistra) als der Stangengebisse bedient zu haben, wie man an ihren Monumenten noch bemerken kann.

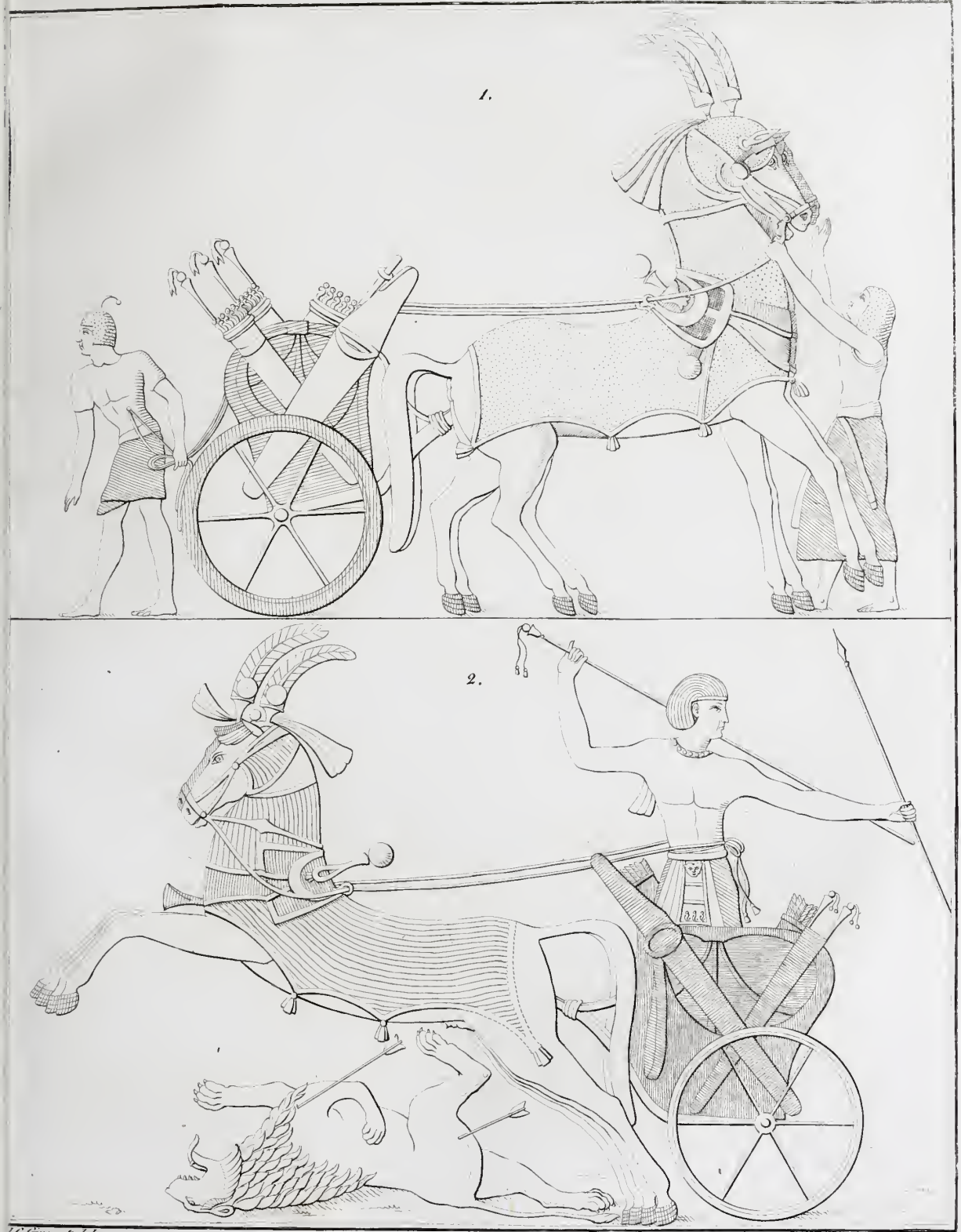
ständigsten, die auf *egyptischen* Denkmälern angetroffen wird und die hier sehr deutlich angezeigten Stangengebisse sind mit Nasenbanden und Kinnriemen verbunden, die auch die feurigsten Streithengste zu bändigen hinlänglich waren.

Als eine grofse Seltenheit verdient die Pferdebesohlung oder die Hufbeschuhung des Gespannes sowohl auf Fig. 1 als auf Fig. 2 dieser Tafel einer besondern Erwähnung, da sie einen Begriff des Hufbeschläges bey den ältesten Völkern giebt, wovon aufser auf diesen Bildern, auch nicht die geringste Spur auf keinem Denkmal bis jetzt zu entdecken war. S. im 2. Band Cap. 84 von dem Hufbeschläge Mehreres.

Die Fig. 2 auf eben dieser Tafel stellt einen unbehelmten Helden vor, (mit der gewöhnlichen schönen egyptischen Haube auf dem Kopfe) der zwey Wurfspiefse in beyden Händen schwingend, Löwen jaget, wovon man hier einen zu seinen Füfsen erlegt sieht, während er andere ihn verfolgende Löwen mit seinem sicheren Wurfe bedrohet. Die Nebenbilder dieser besonders schönen Löwenjagd habe ich aus ofterwähnten Ursachen weggelafsen. Das Gefährt, ganz den vorigen Streitwägen ähnlich, ist ebenfalls ringsum mit Bogen- Pfeil- und Wurfspiefs-Köchern umgeben, und die schön beschirrten Pferde, wie die Kriegsrosse mit Streitdecken behänget. Auch hier scheinen diese Thiere (statt mit Stangengebissen) blos mit Kappzäumen gelenket zu werden, woran aufser den Leitseilen, noch wie es scheint, eiserne Aufsatzstängelchen, oder Spannzügel eingezogen sind, wie man an mehreren vorangehenden Abbildungen bemerken konnte.

Tab. XXII. D. Fig. 1 zeigt einen den vorigen sehr ähnlichen egyptischen Streitwagen (von einem Basrelief des Pallastes Karnak entlehnet). Die Form des Kastens ist etwas verschieden und ganz einfach, zu bemerken, dafs der hintere Köcher nicht wie die andern auswendig befestigt, sondern durch ein Loch in die Seitenwand geschoben ist; dergleichen vermuthlich auf jeder Seite eines angebracht war. Die sechsspeichigen eisernen Räder sind mit hölzernen Felgen umgeben. Das Zweygespann ist über den ganzen Körper und Hals bis an die Stirne mit zierlichen Streitdecken geschützt, von der Bespannung sieht man nichts, aufser das eine eiserne JochEnde mit seinen Schlüsseln, welche durch die Streitdecke, in die auf den Nacken festgegurtete, Jochsättelchen eingeschraubt sind.

Die Zäume haben keine Stangengebisse, sondern die Zügel sind, wie es scheint, an Kappzäume gefügt und die Kopfstücke mit den gewöhnlichen Aufsätzen von Straufsfedern geziert. Der hinter dem Wagen stehende Fahrmann hält



J. C. Ginzrot del.

J. B. Seitz sc.

die Leitriemen des Zweygespanns in der Hand und eine kurze Spitzgerte, die aus der dicken Haut des Nilrofses geschnitten bey den Egyptern von jeher zu Peitschen gebraucht wurde; übrigens ist aufser der Haube, dem Halsschmuke, der Köcher, der Beinbekleidung und des hinten etwas vorstehenden langen gefalteten Gewandes oder dem Mantel, besonders die Beschuhung zu bemerken, dergleichen man öfters an egyptischen Kriegern antrifft.

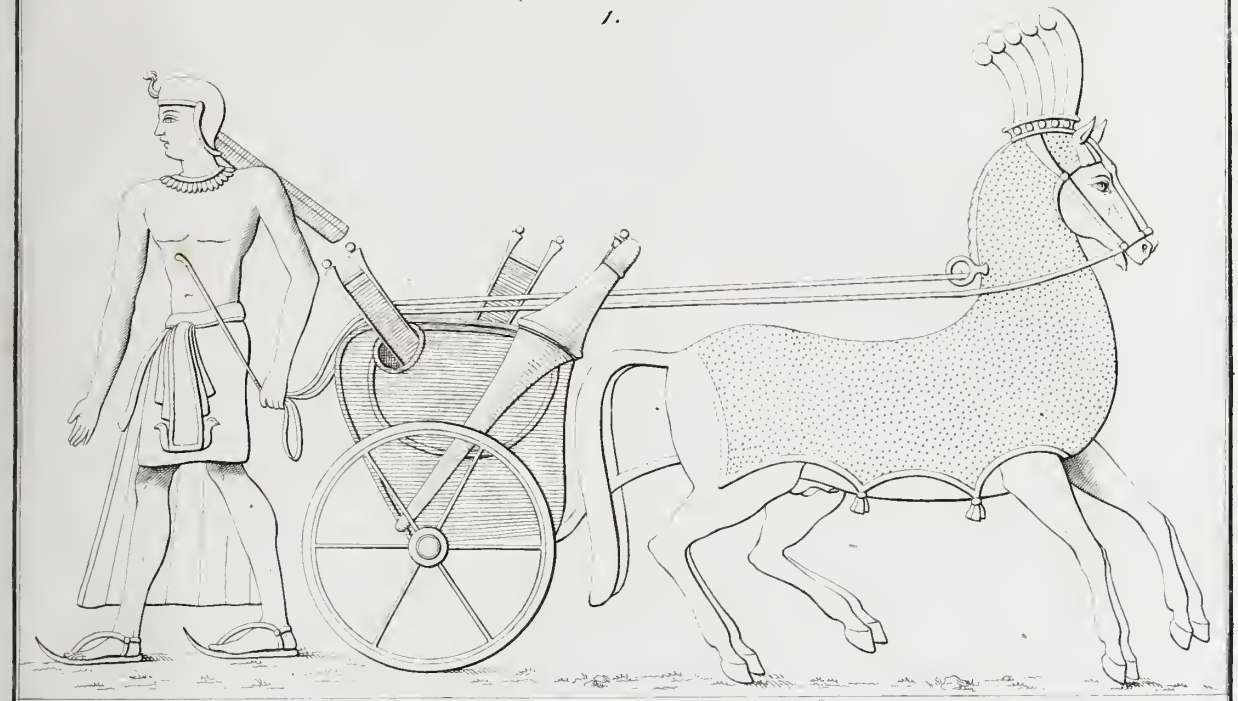
Fig. 2 auf gegenwärtiger Tafel (von dem grofsen Basrelief der Nordseite in eben dem Pallaste Karnak zu Theben entlehnet,) zeigt einen der niedlichsten und leichtesten egyptischen Streitwägen, von einem Helden in kolossaler Grösse bestiegen, der (die Zügel des Zweygespanns durch den Ring des Leibgürtels gezogen) die rennlustigen Streithengste zurückhält, während er mit gespanntem Bogen bereit ist, den Pfeil auf seinen Gegner zu senden. Die Pferde haben keine Streitdecken, hingegen bemerkt man die Gestalt der Jochsättelchen sehr deutlich, mit ihren Zügelringen, Hacken und JochEnden, die breiten Brust- und Bauchgurten und die auf den Seiten herab hangenden ledernen Zierriemen, nebst den Zäumen mit Capistren oder Kappzäumen statt der Stangengebifse; auch hier ist das Gespann mit hohen Kopfaufsätzen von Straufsenfedern geschmückt.

Tab. XXIV. in dem Säulengange auf der Südseite des Pallastes Medynet-Abou zu Theben befindlich, zeigt unstreitig eine der schönsten Abbildungen von Streitwägen, die bis jetzt entdeckt worden sind; das Merkwürdigste ist die Bemalung dieses seltenen Stückes, welches in flacher Arbeit in Stein ausgehauen, das vorzüglichste Bild eines Basreliefs ausmacht, worauf ein vollständiger Triumphzug abgebildet ist; die darauf befindliche grofse Menge Bilder sind nur wenig erhaben, und nach *egyptischer* Art mit den lebhaftesten Farben übermalet, die nach Versicherung der Verfafser des grofsen französ. Prachtwerkes über *Egypten*, (woraus dieses Bild entlehnet ist,) noch so frisch erhalten sind, als ob sie erst aufgetragen worden wären. Gegenwärtige Abbildung so genau wie möglich nachgeahmt, kann einen hinlänglichen Begriff geben von dem Luxus den die alten *Egypter* an ihren Wägen und Gespännen verwendet haben, und erweckt keine geringe Meynung über den guten Geschmack, die Zierlichkeit und Pracht, die unter ihnen einst geherrscht haben mag. Der Wagen der in seiner Form den vorigen gleich kommt, ist grün angestrichen, die Tafeln des Kastens aber blau ausbesehnitten; rings um denselben hängen schöne Köcher für Pfeile und Wurfspiefse, der zur Seite befestigte Bogenköcher stellt einen grimmigen Löwen vor. Im Kasten befindet sich ein Sitzbänkchen, worauf hier der triumphirende Held sitzend, die Füfse auf das

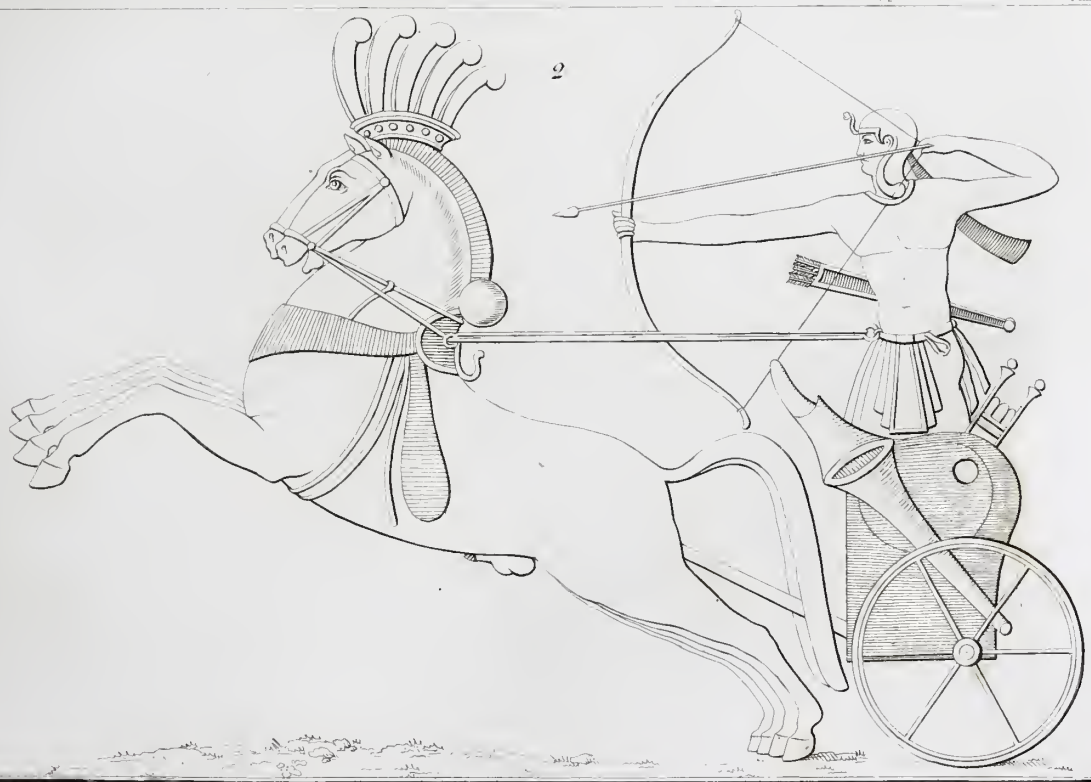
Fufsbret gestützt und rückwärts fahrend vorgestellt ist; dergleichen Sitzbänkchen wurden gegen die Vorderwand niedergebogen, wenn der Lenker stehend fahren wollte. Auf den griechischen Diphren hingegen bemerkt man die sitzenden Lenker immer vorwärts fahrend, das Gesicht gegen die Rosse gekehrt. Die hölzerne Deichsel ist durch vierfache Gegenstützen mit dem Kasten vereinigt, der überdiefs noch auf beyden Seiten mit dergleichen eisernen Stangen verwahret ist. Die leichten eisernen Räder scheinen mit Holz umfelgt zu seyn. Die Beschirrung der zwey Pferde ist sehr zierlich und reich, die weifs, blau und grün gestreiften Pferdedecken scheinen mit goldenen Borden eingesäumt zu seyn, ebenso waren auch die Zierknöpfe an beyden JochEnden, so wie die auf den Seiten der Decken, woran der Bauchgurt befestiget ist, von Golde verfertiget. Die Jochsättelchen liegen unter den Streitdecken, die den ganzen Leib und Hals bedecken, und an den Kopfstücken der Zäume befestiget scheinen, überdiefs mit einem breiten ledernen Halsbande umgeben, und hinten mittelst eines flachen Schweifriemens an den Platz gehalten werden; die Schweife sind oben mit grünen Zierbinden umwunden. Die blau, grün und rothbraun gefärbten hohen Straufsfedern stecken in zierlichen metallenen Dillen, die auf den Kopfstücken der Zäume mit blauen Schleifen befestiget sind. Die Backenstücke der Zäume sind gabelförmig gespalten und blau bemalt; die Stirnbänder mit ihren runden Zierrosen, so wie der doppelte Kehlriemen grün angezeigt, welcher, wie es scheint, mit der Kinnkette durch einen schmalen Mittelriemen verbunden ist; statt des Gebifses haben diese Pferde zierlich gearbeitete vergoldete oder goldene Kappzäume um das Maul liegen, von denen, eiserne Zügelstängelchen bis gegen den Jochring laufen, wo sie mit den braunen ledernen Zügeln vereiniget sind, deren Ende, der auf dem Wagen sitzende Held nebst einem blauen Stabe in der linken Hand hält, während er die rechte gegen die ihm folgende Menge Gefangener ausrecket.

Die schöngeformte blaue egyptische Haube, die goldene Halskette, das enggeschnürte weifs und rothbraun gestreifte Leibkleid mit kurzen Aermeln, die blauen Armbinden, der weifse Brustlatz, die Zierbinden, die vom hintern Theile der Mitra längs den Aermen herabhangen, womit vielleicht die Haare umwunden worden, der grüne Leibgurt, die weifs und blau gestreifte Beinkleidung, die das Knie umfassende Korallenschnur und der weite gefaltete Mantel, der diesem Helden bis auf die Füfse herabhängt, waren vermuthlich Kennzeichen seiner Würde und tragen ganz das Gepräge des *egyptischen* Geschmacks und eines hohen Alterthums an sich. Vor den goldbraunen Pferden geht ein *Egypter*, ein Feldzeichen in beyden Händen empor haltend; dergleichen Männchen man viele

1.



2



J. C. Ginrot del.

Seitz sc.

auf dem Urstücke bemerkt, die den riesenmäfsigen Helden, seinen Wagen und das Gespann umgeben.

Viele neuere Gelehrte zweifeln zwar an der grofsen Menge von Streitwägen, deren in der Geschichte erwähnet wird: allein sie verwechseln den Zustand der alten Welt gar oft mit dem ihrer Zeit und vergessen die Stellen der Alten, worin die Bevölkerung und Kriegerzahl der frühern Welt bestimmt genug angegeben wird. So erzählt *Diod. Sic.* II. Cap. v. 17 von dem ungeheuern Heere des Ninus, Königes von Assyrien, mit dem er *Baktriana* überzog, (nach der Angabe des *Ktesias* von *Knidus*). Es war eine Million und siebenmal hundert tausend zu Fufs, zweymalhundert und zehen tausend zu Pferde und beynahe zehen tausend sechshundert Sichelwägen stark; eine Zahl (fügt er bey), die allen denen, die sie aus der Ferne hören, unglaublich ist; denen aber, die die Gröfse von Asien und die Menge von Nationen kennen, welche dasselbe bewohnen, nicht im geringsten unmöglich scheint."

Semiramis, die sich nach dem Tode ihres Gemahles durch glänzende Thaten berühmt machen wollte, sammelte ein Heer, das aus *drey Millionen* zu Fufs, fünfmalhundert tausend zu Rofs und hunderttausend Streitwägen bestand; nebst einer gleichen Zahl auf Kamelen reitender Männer, die vierellenlange Schwerter hatten. Flufsschiffe, die auseinander gelegt werden konnten, hatte sie zweytausend bauen und von Kamelen zu Lande fortschaffen lassen." *Michaelis* in seiner Schrift: „Etwas von der ältesten Geschichte der Pferde etc. behauptet, für so viele Wägen wäre kein Platz grofs und eben genug gewesen, um sie alle in Bewegung zu setzen; und *Boettiger* in der Archäologie findet schon die Anzahl der Streitwägen *Salomo's* übertrieben, weil es im offenen Felde an Raum gemangelt haben müfste, um sie in einer Reihe aufzuführen und gerade aus rennen zu lafsen. Allein wenn bey dergleichen tief durchgedachten Feldzügen diese zahlreichen Heere Platz fanden, sich zu schlagen, so wird auch gewifs ein jedes Wagengeschwader, das einem Heerhaufen zugetheilt ward, seine Stellung so gewählt haben, dafs es handeln konnte; und da diese Wägen sehr breite Geleise und niedere Räder hatten, so konnten sie wohl nicht so leicht umgeworfen werden, als man glauben möchte: denn wie hätte man es sonst wagen dürfen, mit solchen über Gräben und Hügeln von Leichen, Waffen und Trümmern hinweg zu setzen. Wenn es daher heifst, die Streitwägen standen in gerader Linie vor dem Heere, so weifs der Kriegskundige wohl, dafs dieses nicht so buchstäblich zu nehmen ist, wie es ungefähr heut zu Tage von einer gewifsen Menge Feuerschlünde zu verstehen wäre, die bey einer feyerlichen Heerschau auf einer

schon unter die ausgezeichneten; denn die gewöhnlichen älteren Streitwägen waren ungemein leichter, daher auch viel zerbrechlicher. Der Kasten bestand anfänglich nur aus einem geflochtenen Korbe, sowohl der Leichtigkeit, als des Schutzes wegen, weil durch dergleichen dichte Geflechte keine Pfeile dringen konnten; daher führten auch viele Völker Schilde von Weiden geflochten. *Homer* nennt die Streitwägen öfters die schöngeflochtenen. Die Räder, Deichsel und Achse waren sehr leicht und nur so stark, als nöthig, um die zwey darauf stehenden Männer, den Streiter und den Fuhrmann, (Bellator et auriga) zu tragen; *griech.* Hoplites et Parabates; letzterer wird auch öfters Heniostrophus und Heniochus genannt. *Dionys. Hal.* Lib. VIII nennt den Fuhrmann ebenfalls Parabates, andere Anabates, die *Athener* aber Apobabates.

Theseus soll der Erste bey den *Griechen* sich des einfachen Streitwagens bedienet und *Oxylus* ein *Aetolier* den inwendigen erhöhten Tritt im Kasten angebracht haben; wie *Alexander Sardus* de Inventoribus Rerum erzählet.

Tab. XXII. E. f. 1 ist ein sehr schönes Bild einer Kriegs-Quadriga, das ich von einer *hetrurischen* Urne der gräfl. *Lambertischen* Sammlung zu *Wien* genau abgezeichnet habe. Der Kasten, vermuthlich ein eiserner, ist auf beyden Seiten offen und nur durch die zwey Antugen eingefafst, deren Ende sich an die flache Vorderwand und an den Fufsboden anschliefsen. Das Wagengestelle scheint von jener uralten Art, mit zwey neben einander liegenden Deichseln zu seyn, deren schon früher im Cap. V. von der Bespannung erwähnt worden. Die Nebenpferde oder Funalen sind mit Streitdecken behangen, wie die *Egyptischen* Tab. XXII. C, welche gewöhnlich von Stierfellen oder Filze bereitet, von den *Römern* Scordiscale genannt, wenn es den ganzen Körper und Focale, wenn es nur den Hals und die Stirn bedeckte. Zuweilen waren diese Decken noch überdiefs mit metallenen Schuppen besetzt. Bey Fig. 2, von einer Münze mit der Inschrift Amphiktiones, die *Gronovius* Tom. VI. Tab. 4. Thesaur. Antiquit. *graec.* mittheilet, ist das darauf befindliche Rofs mit einer ähnlichen Decke belegt. Dergleichen Streitdecken von gekochten Ochsenhäuten legten die ältesten *nordischen* Völker ihren Schlachtrossen auf, wie *Olaus Magnus* in der Geschichte der mitternächtlichen Völker schreibet *).

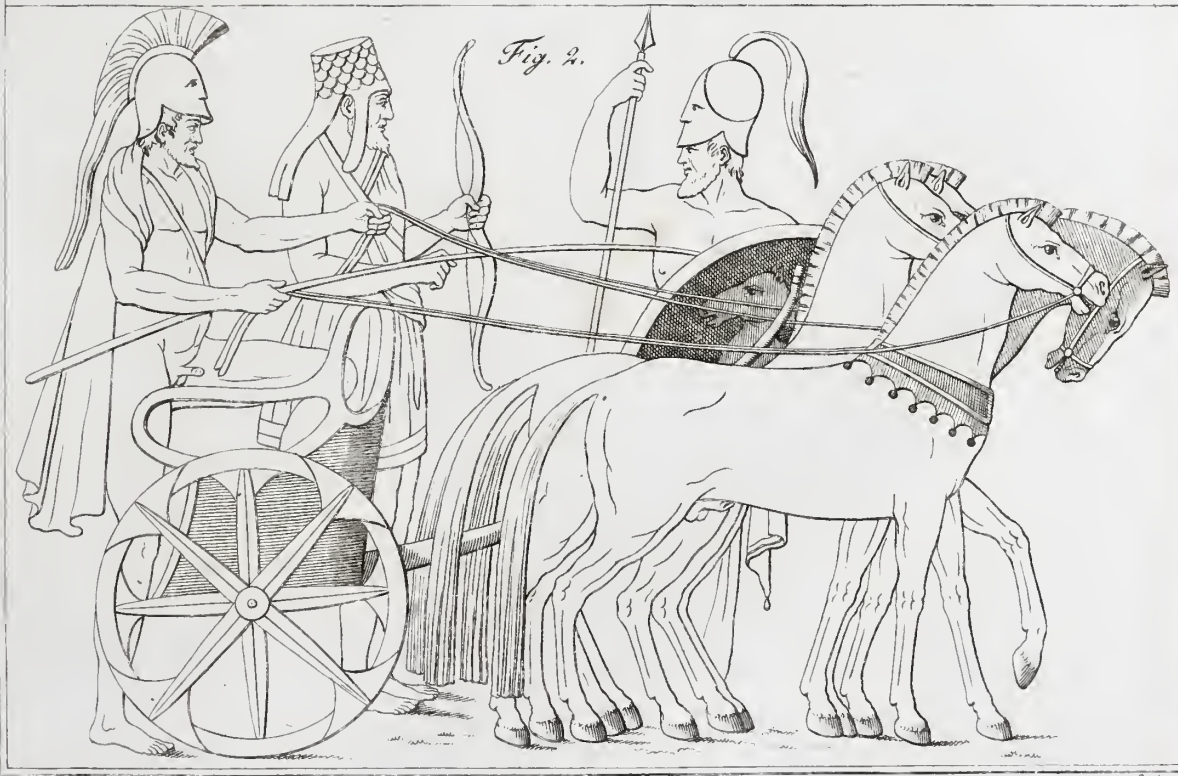
Der den oben erwähnten Wagen besteigende Krieger trägt einen Helm mit einem doppelten Federbusche und einem Panzer um den Oberleib mit vielen ledernen Nesteln angeschnürt, in der Rechten einen langen Speer; sein

*) *Valturius* in seinem in der kön. Bibliothek zu *München* befindlichen prächtigem Manuscripte de Re milit. Lib. X. sagt, dafs einige *numidische* Völker, Schilde und Pferddecken von Elephanten-Leder hatten, die kein Pfeil durchdrang, aber im Regen anschwollen und zu schwer wurden.

Fig. 3

Fig. 1.

Fig. 2.



J.C. Ginzrot. del.

Seitz sc.

neben dem Wagen gehender Begleiter hat eine besonders geformte Bickel-Haube auf dem Kopfe, den Leib mit einem Pantherfelle statt eines Panzers umgeben und eine Keule als Waffe in der Hand. Das Gesicht ist mit einer Larve von Baumrinde bedeckt, dergleichen viele alte Völker sowohl im Kriege als bey ihren ländlichen Festen und auf Reisen vor dem Gesichte trugen: davon singt *Virgil* Aeneis Lib. VII. v. 743: „Rinde, dem Korkbaume geraubt, bedecket die Schläfe der Krieger;" und an einem andern Orte *Georg* Lib. II. v. 387: „sie tragen schreckliche Gesichter aus Rinden gehöhlet."

Fig. 2 von einer sehr schönen *altgriechischen* Urne, aus der Sammlung des *M. Dubois Maisonneuve.* Diese Kriegsquadriga ist ächt alterthümlichen und edlen Styles; die gefällige Form des Kastens und der ihn umgebenden Ziersprügel (Antugen), die sonderbare Bauart der ehernen achtspeichigen Räder und die so sehr über sich gekrümmte Deichsel verdienen bemerkt zu werden; so wie die Helme, Schuppenhaube, Bogen und Schild der dabeystehenden Krieger; und auf dem grofsen runden Schilde erblickt man einen Pferde-Kopf als das bekannte Sinnbild der Tapferkeit. Der Lenker hat nach *griechischer* Sitte eine lange schwanke Gerte in der Hand; auch erkennt man sehr deutlich die zwey gleichgespannten Jochpferde in der Mitte der zwey nebenherlaufenden länger bespannten Strangpferde, Funales, *griech.* Pareoroi.

Tab. XXIII. Fig. 1 und 2 sind ebenfalls von *hetrurischen* Gefäfsen der gräflich *Lambertischen* Sammlung entlehnt, die sich nun in der k. k. Antiquitäten-Kammer zu *Wien* befindet. Beyde sind Trigen oder Dreyspänner und die drey Pferde sehr bestimmt und deutlich angegeben, also noch zuverläfsiger als die Münzen mit Trigen, von denen Einige behaupten wollen, dafs es nur Bigen wären, deren Gepräge durch einen Prellschlag verschoben worden und daher der Umrifs eines dritten Pferdes entstand, welches nach ihnen nicht dazu gehören soll, wovon im Kapitel der Trigen Mehreres.

Die Form beyder Wägen ist zierlich und das Gezäume ziemlich vollständig angezeigt; überdiefs bietet dieses Blatt eine Seltenheit dar, die mir noch nirgends so deutlich vorgekommen ist; nämlich die Zügel A. A., welche von den Jochpferden zurück an den Vorderstollen des Kastens gespannt sind, wie es üblich war, wenn die Pferde stille stehen mufsten, damit sie nicht fortlaufen konnten, wie man aus den Worten *Diomedes* (Ilias Ges. V. v. 252) vernimmt, wo er seinem Begleiter *Stenelos* sagt: „dann halt' die fliegenden Rosse hier zurück und bind' an den Reif (Sprügel) des Kastens die Zügel." Hingegen halten einige diese Riemen für Nothzügel oder

doppelte Leiten, womit man die Jochpferde anhalten konnte, im Falle die Zügel entfielen; wie u. A. *Pyrrhus Ligorius*, ein *Italiener*, der Etwas von der Zäumung und Bespannung der Pferde der Alten schrieb, behauptet, dafs es Wagenlenker gegeben habe, die aus Vorsicht doppelte Leitriemen führten, wovon sie das Ende des einen Paares in den vordern Kastenring oder um den Leib knüpften, damit sie die Pferde immer in ihrer Gewalt hätten, wenn sie auch die Leiten verlören. Mehrere Alterthums-Forscher, welche die gegenwärtigen Vasen gesehen, halten diese Doppelriemen (AA.) für Zugstränge; allein, dann müfsten solche aufserhalb an den Strangpferden und nicht an den Jochpferden hinlaufen und das Ende der Stränge gespalten und nicht im Ganzen, auch nicht um die gebrechlichen vorderen Kastenstollen, sondern wie damals üblich, um das Ende der Achsenspindeln geschlungen seyn; wahrscheinlicher aber sind es blos die zurückgespannten Zügel der Jochpferde, da an beyden Wägen die Pferde stillstehend und die Lenker im Aufsteigen erscheinen; denn im Fahren mufste der Lenker der Quadriga die Zügel aller vier Pferde, besonders aber die der Jochpferde in Händen haben. Der Lenker Fig. 1 hat einen Petasus auf dem Kopfe und eine Larve vor dem Gesichte; auf Fig. 2 bedeckt ein boeotischer Helm den ganzen Kopf des Aurigen. Der nebenstehende Krieger trägt einen runden kleinen Filzhut (Pileus), oder eine stierlederne Bickelhaube (Galea). Die bey den Pferden stehenden Krieger haben grofse runde Schilde und zwey Speere nach *altgriechischer* Sitte; davon *Homer* sagt Ilias XXI. v. 21: „Zwo Lanzen warf *Asteropajas*, der geübt war, Lanzen aus beyden Händen zu schwingen;“ und *Pindar* in der IV. Pyth. Hymne: „Sieh! Er kam zu seiner Zeit, der Mann mit zween Speeren, furchtbar — — und ringsherum wehrt eine Pardelhaut den schauernden Regen.“ Auch bey andern Völkern gab es Krieger, die sowohl auf Wägen als vom Pferde und zu Fufse mit zwey Lanzen stritten; davon singt *Virgil* Aeneis VII. 686: die Meisten schleuderten schwärzliche Kugeln von Bley, Andere schwingen zween Spiefs' in der Hand.“

Auf Tab. XXVI. sind verschiedene Streitwägen abgebildet, worunter jedoch die Fig. 3 und 6 auf zwey Münzen von *Selinont*, aus *Leon. Augustini*, *Sicilia* numismatica, die wahre Gestalt des ältesten *griechischen* Diphron haben; hingegen sind die Vorstellungen, welche sich von dergleichen Wägen auf sogenannten *hetrurischen* Urnen befinden, in Hinsicht der deutlichen und treuen Abbildung sicherer zum Muster zu wählen, als jene, die sich auf spätern *römischen* Münzen, Grabmälern und andern alterthümlichen Gegenständen vorfinden und die meistens von der Erfin-

in Urna. Mus. Caes. Vienn.

Fig. 1.

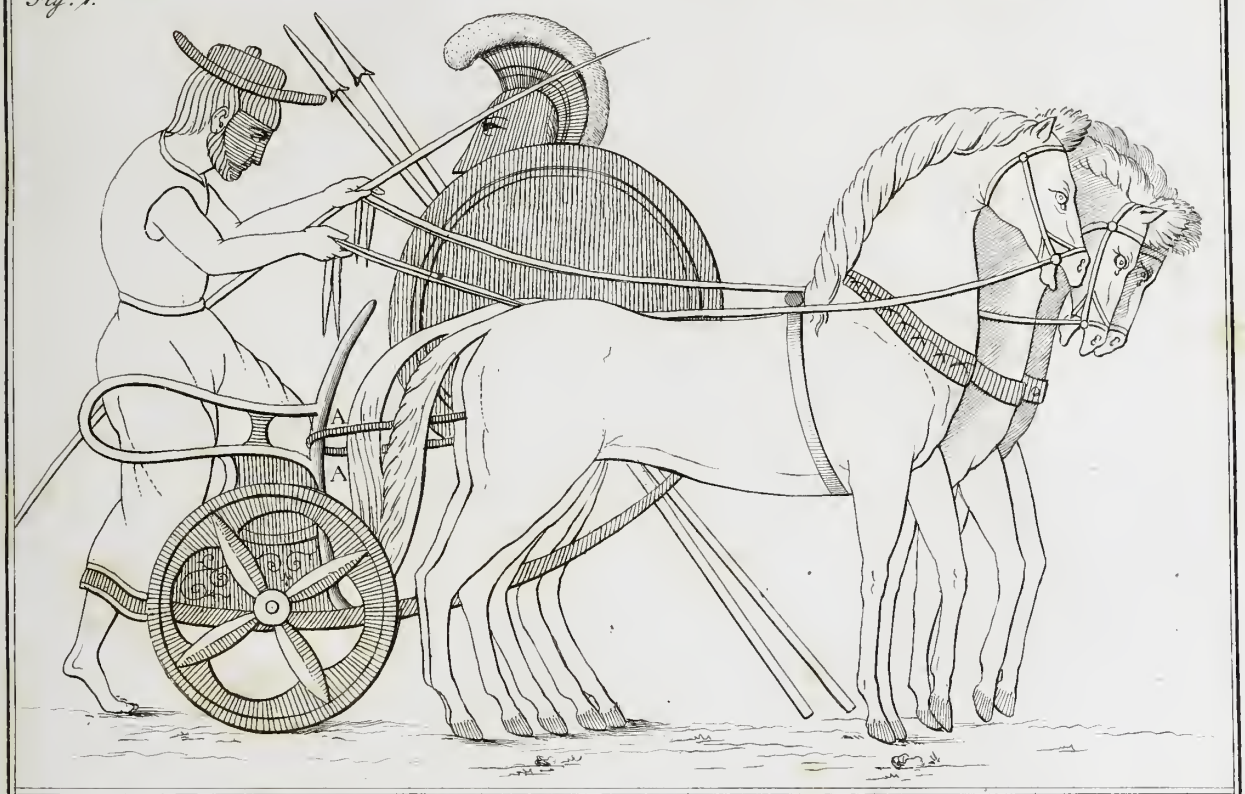


Fig. 2.

in Urna Etrusca. Mus. Caes. Vienn.

Ginzrot del.

Van de Velde Scalp.

dung eines *römischen* Künstlers sind, der nie *griechische* Streitwägen sah und statt deren, Renn-Bigen und Quadrigen, wie die im Circus waren, abbildete.

Daher auch die Abbildungen Tab. XXVI. Fig. 1 und 2 keinesweges als ächt *griechische* Streitwägen anzusehen sind, obgleich die Fig. 1 von einer *römischen* Lampe von *Bellori* abgezeichnet und Fig. 2 auf den Friesen eines alten Grabmales von weifsem Marmor des *Tiberius Claudius Faventinus* in *Rom* zu sehen ist, (wovon die Gipsabgüfse auf der Academie zu *München* vorhanden sind) und den todten *Hector* vorstellen sollen, welchen *Achill* hinten an seinem Wagen gebunden rings um die Mauern von *Troja* schleifte; am *skaischem* Thore jammern seine Mutter, Gattin und Verwandte. *Homer* sagt (im 22. Gesang Ilias 392): „*Achilleus* verübte schändlichen Frevel an *Hector* dem Edlen. Sieh' er durchbohrt ihm hinten zwischen der Fers' und dem Knöchel beyde Füfs'; und zog durch die Wunden Riemen von Stierfell, band ihn an seinen Wagen, das Haupt des Todten zu schleifen." Ob es gleich unstreitig aus *Homers* Ilias erwiesen ist, dafs nicht alle *troj'schen* und *griechischen* Heerführer immer mit Bigen fuhren, sondern sich auch der Quadrigen bedienten, so behaupten dennoch einige Gelehrte, dieses Bild sey nicht richtig vorgestellt, weil *Virgil* Aen. Lib. II. ausdrücklich sagt: „Noch sehe ich vor mir den jammervollen *Hector*, geschleift von der Biga, wie ehemals;" also konnte dieser Wagen keine Quadriga seyn. Doch fuhr selbst *Hector* mit einer Quadriga; denn in der Ilias Ges. 8. v. 185 muntert er seine vier Pferde vom Wagen herab zum Streit an und nennet jedes bey seinem Namen: „Du *Xanthos*, du *Podargos* und du *Aethon* und du edler *Lampos*, jetzt ist es Zeit mir die Pflege zu vergelten."

Das nebenstehende Bild Fig. 1 wäre also pafsender; aber die Tracht des Mannes, der von der Mauer herab streitet, ist nicht *troisch*; auch kommt in der Geschichte Nichts vor, woraus erhellet, dafs *Achilles* gestritten habe, während er den Körper *Hectors* hinter seinem Wagen um die äufsern Mauern von *Troja* schleifte. Es könnte daher eher den *Betis*, Befehlshaber von *Gaza* vorstellen, welchem *Alexander* nach der Einnahme dieser Stadt, Riemen unten durch die Fersen ziehen und ihn hinter eine Biga gebunden lebendig um die Mauern der Stadt schleifen liefs. Vielleicht wollte hierinnen *Alexander* dem *Achilles* nachahmen, von welchem er abstammte*).

*) S. *Curtius* Lib. IV. C. 6.

Die Streitwägen waren immer von zwey Männern bestiegen; deren einer die Pferde lenkte und der andere mit Bogen, Spiefsen oder Lanzen stritt; keiner konnte aber allein die Rosse leiten und auch zugleich streiten, defswegen sind die Bilder 4 und 5 nicht zur strengen Nachahmung zu empfehlen, weil sie nicht vollständig sind, weder in der Bauart des Kastens, noch im Gezäume und in der Bespannung.

So ist auch das Bild Fig. 9, welches sich auf dem Basrelief eines marmornen Sarcophages befindet, der in dem Cortile des Capitols stehet, von dem man sagt, dafs er die Gebeine des *Alex. Severus* und seiner Mutter umschliefst. Die Gestalt des Kastens ist sonderbar, so wie auch der breite Halsriemen, welcher auf der Seite mit einem metallenen Knopfe sich übereinander schliefset; an der Spitze der Deichsel erblickt man ein über das Kreutz geschlungenes Jochband, aber das Joch selbst hat der Künstler anzudeuten vergefsen. Auf der Münze Fig. 4 trägt der Wagenstreiter einen Helm mit Hörnern auf dem Kopfe. Die Alten waren stolz auf diesen Stirnzierrath, die Hörner waren bey ihnen das Sinnbild der Stärke und der Gewalt; daher trug schon *Moses*, selbst Götter, wie z. B. *Serapis*, *Ammon*, *Bacchus* Hörner, so auch die meisten alten *persischen* Könige, auch *Alexander*, viele seiner Nachfolger u. a. m. Siehe *Athenaeus* B. V. Cap. 5 und Psalm 89. v. 18 und 25. Ebenda 92, v. 11. Im B. der Könige fafst *Adonia* die Hörner des Altars. Das Oel, womit die ältesten Könige gesalbt wurden, ward in einem Horne aufbewahrt und das Sinnbild des Ueberflufses wird durch das Füllhorn vorgestellt. So war der Altar des Apollo in der Insel Delos mit Hörnern geziert. Man findet viele dergleichen auf *römischen* und *griechischen* Münzen, wie z. B. Nro. 7, 8 und auf Urnen; die *chalybischen* Reiter in der Armee des *Xerxes* trugen gehörnte Helme, die von Erz getrieben waren, ebenfalls die Cimberer bey Plutarch in Mario, nach *Diodor Sicul.* V. Cap. 30; so auch die *Gallier* und die *Germanen*, die er *Kelten* nennt und im 1. B. der Könige 22. stehet: „*Zedekia*, der Sohn *Cnaena*, hatte sich eiserne Hörner gemacht und sprach zum Könige *Israel*, hiemit wirst du die *Syrer* stofsen, bis du sie aufräumest.“ Sogar einigen Pferden befestigten sie an das Kopfstück des Zaumes metallene und vergoldete Hörner, wie man auf einer Münze im 2ten Bande Tab. LXXII. Fig. 2 und LXXIII. Fig. 6 (von einer goldenen Münze des *Basileus* im K. K. Münzkabinette zu *Wien* abgezeichnet) sehen kann.

Es ist schon erinnert worden, dafs der Kasten der *griechischen* Streitwägen der Anführer geräumiger war, als der, der gemeinen Krieger. Diefs erhellet aus vielen Stellen *Homers* und anderer Auctoren. *Ilias* 14 v. 420 heifst es: „*Hector* vom Steine zu Boden gestürzt, wurde von Freunden in seinen

kunstreich prangenden Wagen getragen, welcher angespannt hinter dem Heere stand;" Eben da, Gesang 17 v. 540: „*Automedon* raubte dem getödteten *Aretos* die glänzenden Waffen, warf die blutige Beute in den Kasten des Wagens und trat dann selbst hinein." An einer andern Stelle heifst es: „Sie legten den entseelten *Harpalion* auf seinen Wagen und führten ihn nach *Troja*." Aus allem diesem ist zu schliefsen, dafs, wenn die Wägen der Fürsten nicht grösser gewesen wären, als die der gemeinen Wagenstreiter, deren Kasten nur für zwey aufrecht stehende Männer Platz enthielt, so hätte man weder einen tödlich Verwundeten darauf setzen, oder den Leichnam eines Erschlagenen darein legen, noch viel weniger die erbeuteten Rüstungen darin aufbewahren können. Dieses hinderte jedoch nicht, dafs diese Wägen, obgleich sehr dauerhaft und geräumig gebaut, dennoch ungemein leicht waren; denn im 10ten Gesange der *Ilias* v. 490 besinnt sich *Diomedes*, ob er den Wagen und mit ihm die Rüstung des erschlagenen Königs *Rhesus*, bey der Deichsel hervorziehen, oder mit mächtigen Händen emporheben und schwebend über die schlafenden *Thrazier* hinwegtragen sollte; auch konnten diese Wägen der Fürsten nicht vierrädrig seyn, sonst hätten die Helden nicht so leicht auf und abspringen und den brennenden Hauch der hinter ihrem Wagen laufende Pferde auf ihren Schultern spüren können.

Cyrus schaffte die Bauart dieser *troïschen* Wägen ab, deren sich auch die *Salaminier*, die *Kurier*, die *Cyrenaer*, die *Meder*, *Syrer*, *Araber* und fast alle *asiatischen* Völker bedienten und liefs andere verfertigen, die befser für den Krieg geeignet waren, mit sehr starken Rädern und langen Axen, wie *Xenophon* in der Cyropädie Lib. VI. Cap. 1 weitläufiger erzählet. Gewöhnlich stand der Krieger aufrecht in dem Diphron, wenn er in den Streit fuhr und zwar wie es die Umstände erfoderten, bald rechts bald links oder auch hinter dem Lenker. Auf langen Märschen aber, oder wenn keine Gefahr in der Nähe war, wurde das Sitzbänkchen (Diphriscos) aus dem vordern Kästchen, welches als Fufsschemmel diente, herausgenommen und an die Seiten des Kastens, oder an die Antugen, Umläufer, Kreise oder Ziersprügel des Diphron, in Kettchen, oder in vier Riemen von Leder gehangen, die auch öfters von Gold oder Silber, gewebt, gesteppt oder verziert waren, wie die an dem Wagen der *Juno*, Ilias 5ter Gesang v. 712.

Hierunter ist jedoch nur das Sitzbänkchen zu verstehen, obgleich es in vielen Uebersetzungen heifset, dafs der ganze Kasten in Riemen hieng. *Winkelmann* erwähnt ebenfalls des Sitzbänkchens in seinen Mon. ined. und sagt: die Griechen nannten die vier Hängriemchen, Himtaia. Dergleichen Bigen und Quadrigen mit sitzenden Personen kann man in diesem Werke viele aufgezeichnet und in dem Capitel von der Bauart der Wägen umständlich beschrieben finden. Die *griechischen* und *troïschen* Helden, von

denen *Homer* erzählet, fochten nicht immer vom Wagen herab, sondern mischten sich auch in die Reihen ihrer zu Fufse streitenden Krieger, man fand sie allezeit da, wo die Gefahr am gröfsten und die meiste Ehre einzuärndten war; denn damals kam es auf persönliche Tapferkeit an. Der kühne Held trotzte dem Tode im dichtesten Schlachtengewühle und wenn er fiel, so war er öfters von vielen todten Feinden umringt, die sein geübtes Schwert in das Reich der Schatten voraussandte: keine entfernten Waffen streckten den beherzten Krieger verrätherisch zu Boden; nur Mann gegen Mann, Heldenmuth und erprobte Gewandtheit entschied in jenen blutigen Treffen.

Wenn diese Krieger auf Wägen mit ihren streitlustigen Rofsen die Feinde verfolgten, so sah man diese Thiere wetteifernd mit ihren Helden die Gefahren der Schlacht suchen und mit ihnen theilen, alle Hindernifse übersteigen, die feindlichen Heere durchbrechen, Menschen und Thiere unter ihren fürchterlichen Füfsen zermalmen; über Wälle, Schanzen und Gräben dahinfliegen und mit starkem Hufe die Pfähle und Thore der Festen zerschmettern.

Bey andern Völkern sah man die Streitrofse an eisernen, ringsum mit Sensen und Sicheln umgebenen Wägen, wie der beflügelte Tod, gierig in die dichtesten Haufen der Feinde einstürzen, Tod und Verderben verbreiten und mit wallender Mähne wiehernd den Schall der siegverkündenden Drommeten wiederhallen. Dergleichen ausgezeichnete Pferde waren von unglaublichem Werthe und ihre Namen wurden bald im ganzen Heere bekannt; defswegen hüteten sich die Krieger, soviel sie konnten, die Streitrofse ihres Gegners zu verwunden oder zu tödten, weil jedem daran gelegen seyn mufste, solche wohlerhalten als ein ehrenvolles Siegeszeichen nach Hause zu bringen. *Diomedes* sagt im Gesang V. der Ilias v. 252 zu *Stenelos* seinem Freunde: „den Wagen mag ich nicht besteigen; wie ich hier stehe, geh' ich gegen sie beyde, wenn *Athaena*, die Göttin des Rathes, Ruhm mir verleihet, dafs ich sie beyde tödte, so halt die fliegenden Rosse hier zurück und bind am Reife des Kastens die Zügel und dann eile mir schnell zu den Rossen des *Anchisiaden*, führe sie von den *Troern* hinweg zum Heere der *Griechen*.“ . . . „Grofser Ruhm wird unser, wofern wir diese gewinnen.“ v. 270.

Wie hoch solche Rosse geschätzt waren, ersieht man auch aus den Worten des Königes *Agamemnon* an *Teuker*: „Du erhältst nach mir den ersten Preis; einen goldenen Dreyfufs, oder ein Pferde-Gespann, oder ein schönes Mädchen.“ Dergleichen theuere Geschenke wurden nur denjenigen zuerkannt, welche sich im Heere durch glänzende Thaten vor allen Andern rühmlich auszeichneten; oder solchen, welchen die obersten Heerführer besondere Merkmale ihrer Erkenntlichkeit geben wollten. So verspricht *Agamemnon*

Ilias 9 v. 120 unter andern Geschenken dem beleidigten *Achilleus* zur Versöhnung: „zwölf mächtige Rosse, die, Sieger im Laufe, schon viele Preise gewonnen. Traun! (ruft er aus) der wäre nicht arm, der so viel Goldes besässe, als mir diese Rosse mit fliegenden Füfsen erwarben.“ Dieses waren keine besondern Rennpferde, sondern ebenfalls flüchtige Streitrosse, welche auch öfters zum Wettrennen gebraucht wurden: denn selbst während der Belagerung von Troja hielten die *Griechen* bey feyerlichen Gelegenheiten Wägenrennen in ihrem Lager, wobey die Helden sich, sowohl ihrer Kriegswägen, als ihrer Streitrosse bedienten. Wenn hier der König *Agamemnon* nur von denjenigen Preisen hätte sprechen wollen, die ihm diese Pferde schon vor dem *Trojer* Kriege eingebracht hatten; so mufsten sie schon so alt gewesen seyn, dafs sie weder kampf- noch rennlustig mehr waren.

Während die Helden ihre Geschwader von Wagenstreitern verliefsen, um in den vordersten Reihen der Fufsvölker zu kämpfen, liefsen sie die übrigen Wägen in geordneten Reihen, an einem günstigen Platze, zuweilen in verschiedenen Abtheilungen, ihre fernern Befehle erwarten; sie aber begaben sich auf ihrem Wagen dahin, wo der Kampf am hitzigsten war; und wenn sie herabsprangen, um zu Fufse zu fechten, so mufste ihr Wagenlenker auf die Seite fahren und irgendwo in der Nähe halten, damit sie ihren Wagen im Nothfalle schnell wieder besteigen konnten, zuweilen auch liefsen sie solchen hinter sich nachfahren und selbst im Gewühle der Schlacht überall folgen; diefs befiehlt *Automedon* seinem Wagenlenker und Freunde in Ilias Ges. 17 v. 498: „*Alcimedon*, halte dich mit diesen Pferden so nahe hinter mir, dafs ich immer ihren brennenden Athem auf meinen Schultern fühle.“

Es hieng ganz von der Willkühr der Helden ab, zu Fufse oder von dem Wagen herabzustreiten; so sieht man im 12. Gesang der Ilias v. 109 den *Asios*, *Hürtakos* Sohn, allein mit seinem Wagenführer auf seinem Wagen stehend sich den Schiffen der *Griechen* nahen, während alle andern Fürsten die Schaaren der *Trojer* zu Fufs anführten und ihre Wägen mit den Führern zurückschickten, um hinter dem Heere längs dem Graben in Ordnung zu halten. Oft fand sich aber ein solcher Held gezwungen, selbst die Zügel zu ergreifen, wenn sein Wagenlenker neben ihm verwundet oder getödtet wurde. Dann trachtete er, so gut er konnte, sich aus dem Getümmel der Schlacht zu entfernen, um einen andern Freund aufzusuchen, dem er die Leitung seiner Rosse anvertrauen konnte. So sieht man *Automedon* die Zügel der unsterblichen Pferde des *Achilles* fassen (nachdem sie ihren geliebten Führer *Patroclos* verloren hatten) und sich dem Ungestüme der tapfern Rosse überlafsen, die Reihen des

Feindes durchfliegen und mit gleicher Schnelligkeit die *Trojer* bald meiden, bald verfolgen; aber er konnte sich nicht seiner Waffen zum Streite bedienen und auch zugleich die Pferde leiten (17. Ilias v. 460). Jedoch besafs nicht ein jeder tapfere Krieger die Kunst, mitten im Schlachten-Getümmel die Rosse über unebene Gefilde und über Hügel von Trümmern und Leichen schnell und geschickt zu lenken, wie *Kebrionas*, der die Pferde *Hectors* mit Schnelligkeit über die Waffen, die zertrümmerten Wägen und die Leichen der Erschlagenen hinwegtrieb, dafs von den Hufen seiner Rosse der ganze Wagen von der Achse bis an den obern Kreissprügel, der den Kasten umlief, mit Blute bespritzt ward. Ilias II. v. 530. Auch war nicht ein jeder Wagenlenker so verwegen, selbst mit den besten Pferden und in dem Wagen stehend, über einen Graben zu setzen, wie *Patroclos*, im 16. Ges. v. 377 oder wie *Hector*, der sich rühmte (im Ges. 8. v. 179), dafs seine Rosse ohne Mühe samt dem Wagen über den Graben springen würden, obschon die *Griechen* zu gröfserer Sicherheit den äufsern Rand des Grabens mit spitzigen Pfählen besetzt hatten. Dennoch gelang es einigen hinüber zu kommen, andere hingegen wagten es nicht, wie man im 12. Gesang v. 50 bemerken kann, wo es heifst: „die eilenden Rosse scheueten sich dessen, erstaunt über die Breite des Grabens und wieherten laut; denn sie konnten ihn weder übersetzen noch durchgehen.“

Die Könige und andere Helden *Homers*, welche die Heere auf ihren Wägen anführten, wählten sich einen ihrer Freunde und Vertrauten unter den Tapfern des Heeres, ihre Rosse zu lenken und die Gefahren der Feldschlacht mit ihnen zu theilen. Bald sah man sie mit den muthigen Rossen als geschickte Lenker die dichtesten Reihen der Feinde durchbrechen und in Unordnung zerstreuen; bald wieder selbst als kühne Krieger zu Fufs an der Spitze ihrer Waffenbrüder kämpfen; so war *Patroclos* mit dem *Achilles* und *Kebrion* bey *Hector*; *Nestor* der Greis fährt selbst den verwundeten *Machaon*, Brüder gesellen sich auf einen Wagen, und Freunde verbinden sich mit einander zu fahren und zu streiten.

Die Vornehmen, wenn sie auf Wägen stritten, bedienten sich folgender Wehr und Waffen: eines Helmes, der mit Backenriemen um das Kinn gebunden wurde, (wie an dem Helme des *Paris* mit dem purpurrothen Rofsschweife, den ihm der Held *Menelaus* während des Zweykampfes abreifsen will) wie *Homer* erzählt. Einige Helme nennt er beschweift S. Tab. XXII. E. Fig. 2, andere bemähnt Tab. XXIII. Fig. 1, 2) eines Panzers und Fufsschienen und eines grofsen Schildes von besonders dazu bereiteter Stierhaut, die in mehreren Lagen übereinander genietet und von aufsen mit Metall überzogen

waren. Diese Schilde waren wegen ihrer Schwere mit einem reich verzierten Tragriemen versehen, auf der linken Hüfte hieng ein Schwert an einem Gürtel von der rechten Schulter herab, und in der Hand schwangen sie zwey Wurfspiefse, deren eherne Spitze mit doppelten Wiederhacken versehen war. Einige ausgezeichnete Helden, wie *Ulysseus*, führten neun Ellen lange Speere mit eherner Spitze und eschenem Schafte von unglaublicher Schwere. Von einem solchen Schilde, wie oben. sagt *Homer* Ilias 7. v. 220: „*Ajax* trug den thürmenden Schild, aus 7 Lagen Stierhaut, von aufsen überzogen mit Erz; *Tychios* wohnend in *Hyle* verfertigte ihn, hochberühmt in des Leders Bereitungen."

Wenn aber die Helden in den Reihen der Fufsgänger stritten, so bedienten sie sich lieber des Bogens; dann hiengen sie einen zierlichen Köcher über den Rücken, worin die gefiederten Pfeile stacken, die ein Deckel oben am Köcher verschlofs; gewöhnlich waren diese Bogen von zähem Holze und die daran befestigte Saite von einer gedrehten Ochsensenne.

Homer erwähnet Ilias Lib. IV. v. 103 eines besonders schönen Bogens, dessen sich der Held *Pandarus* bediente: „Der Bogen war von den Hörnern eines Steinbockes, den er einst selbst getödtet. Sechszehn Hände breit waren sie empor gewachsen, zierlich in der Mitte zusammengeschiftet und geglättet, die Enden waren mit goldenen Knöpfen gefafst."

Die gemeinen Wägen der fahrenden Schwadronen waren, wie gesagt, von zwey Männern bestiegen, deren einer sich nur damit abgab, geschickt die Pferde zu leiten und eine Peitsche in der Hand führte, auch trug er keinen Helm, noch schwere Rüstung; *Virgil* in Aeneis XII. sagt, dafs *Turnus*, der sein Schlachtschwert zurückgelassen hatte, das Schwert seines Wagenführers *Metiscus* ergriff. Bey einigen Völkerschaften *Griechenlandes* waren die Aurigen mit einem schuppichen Panzerhemde und einer ähnlichen Mütze bedeckt; der neben ihm stehende Krieger trug einen Helm, einen leichten leinenen Panzer und aufser dem Schwerte noch Köcher und Bogen. Von diesen letztern gemeinen Kriegswägen sagt der ehrwürdige *Nestor* in Ilias XI. v. 738: „Fünfzig gewann ich der Wägen und zwey Männer bey jedem knirschten den Staub von meiner Lanze gebändiget." Obgleich der Zweck dieser Streitwägen der war, Unordnung in dem feindlichen Heere anzurichten, wefswegen diese Fuhrwerke vorzüglich trachteten, die gedrängten Schaaren der Fufsvölker zu durchbrechen, in welchen sie nach allen Richtungen hin und her fuhren, so wurde dennoch die gröfste Ordnung beobachtet, wenn sie sich zur Abfahrt

rüsteten und wenn sie nach vollendeter Schlacht sich wieder versammelten, oder auch wenn sie unterweges auf dem Marsche, oder in einem Lager vereiniget waren. So heifst es in *Euripides* vom *Rhesus*: „warum hat er sich von der bestimmten Strafse der Wägen entfernt?“

Ehe eine Schlacht beginnen sollte, wurden die Pferde gut gefüttert und der Zustand der Bespannung und des Wagens sorgfältig untersucht; wie der Befehl des Königs *Agamemnon* an seine Krieger Ges. II. der Ilias v. 370 beweiset: „Jeder greife zum Schild, er schärfe die Lanze und reiche das Futter den leichtgeschenkelten Rossen, es untersuche genau ein Jeder den Wagen und rüste sich Jeder zur Feldschlacht!“ Auch der Prophet *Jeremias* Cap. 46 und v. 3 giebt ein ähnliches Gemälde von dergleichen Kriegszubereitungen: „Rüstet Schilder und Tartschen und ziehet in den Streit; spannet Rosse an und lafset Reiter aufsitzen; setzet die Helme auf und schärfet die Spiesse und ziehet die Panzer an!“

Von dem Haltemachen heifst es ferner in *Ilias*: „Nachdem *Menelaos* zu den Heeren der *Griechen* und der *Trojer* gesprochen hatte, sprangen die Krieger freudig von ihren Wägen, ein jedes Heer richtete die Pferde in gerader Reihe und jeder Krieger legte seine Waffen ab und neben die andern vor sich nieder.“

So sieht man den alten kriegskundigen *Nestor* bey *Homer* im IV. Ges. der Ilias v. 287 zuerst den Muth seiner Hauptleute anfeuern; dann ordnet er an die Spitze des Heeres seine Geschwader der Wägen und Rosse; hinter diese die zahlreichen Fufsvölker; in die Mitte die Feigen, auf dafs er sie zwänge zu streiten. Nun ermahnt er die Wagenführer, ihre Rosse geschickt und in rechter Ordnung zu führen und nicht aus Uebermuth ihre Streitgenossen zu verlassen, um allein voran zu streiten, auch nicht während dem Vorrücken zurückzuweichen und dadurch die Stärke der übrigen zu schwächen. Selbst wenn einer von seinem Wagen abgeworfen würde und einen andern besteigen wollte, sollten sie gegen diesen die Lanze kehren und ihn zurückstofsen; denn es sey befser, dafs ein solcher zu Fufse gehe, als dafs drey auf dem kleinen Wagen stünden, wodurch er überladen, der Lauf der Pferde erschwert und alle drey durch den verengten Raum des Kastens in ihren Bewegungen gehindert und dadurch unthätig gemacht würden.

Die Wägen des ganzen Heeres standen jedoch nicht immer in einer einzelnen Reihe im Lager, sondern nur bey einem Angriffe, denn da hätten die

hintern Wägen nichts genützet; im Lager stellten sie solche nach Beschaffenheit des Platzes in mehrere Reihen hintereinander, wie das Heer der *Thrazier*, die *Rhesus* anführte.

Wenn die *Griechen* ein ruhiges Lager bezogen, dafs sie ihre Pferde konnten in der Nähe weiden lafsen; so stellten sie die Wägen in geordneten Reihen und richteten die Deichseln in die Höhe, das hintere Theil des Kastens oder der Auftritt ruhete auf dem Boden; ereeto Currum temone supinant. (*Statius theb.* Lib. III. 414); wenn aber der Feind in der Nähe war, so ruheten die Deichseln auf dem Boden und die Pferde waren mit ihren Halfter-Riemen oder Ketten an den Ring hinten am Kasten festgebunden; in den Kasten warf man alsdann den Rossen das Futter vor und die Krieger lagen mit ihren Waffen und dem Pferdezeuge jeder bey seinem Wagen; die Anführer schliefen unter Zelten, worunter zuweilen die Pferde und selbst der Wagen gegen die rauhe Witterung geschützt standen; wie *Ilias* X. v. 460 und ebendas: VIII. v. 564: „Die Rosse mit Spelt und gelblicher Gerste genährt, standen bey ihren Wägen" und v. 540: „die *Trojer* lösten vom Joche die mit Staube und Schweifse bedeckten Rosse und banden mit Riemen sie fest, an seinen Wagen ein Jeder."

Einige Gelehrte behaupten, anstatt dem hintern Ringe des Kastens seyen die hervorstehenden Enden der Ziersprügel oder sogenannten Antugen verstanden, woran man die Halfter-Zügel der Pferde knüpfte; da aber diese metallenen Kreise leicht und zierlich gebogen waren, so scheint mir diese Befestigung nicht dauerhaft und sicher genug gewesen zu seyn. Ein Pferd konnte solche im Liegen sich wälzend abreifsen, oder doch zusammen biegen; wenigstens würden die Halfter-Ketten, womit viele solcher Streitrosse hinter den Wägen angehängt waren, dergleichen versilberte oder vergoldete Antugen bald durchgeschliffen haben; denn alle waren von blank polirtem Metalle und einige sogar von dichtem Silber. Von diesen Halfter-Ketten spricht *Euripides* in *Rhesus* Act. IV., wo *Ulysses* ausruft: „Hörst du nicht Waffengeklirre?" Ihm antwortete *Diomedes*: „nein, es ist das Gerassel der Pferde-Fesseln, die an den Rädern oder an den Wägen sich reiben." Mitten in der Nacht, wo das ganze Heer in tiefem Schlafe lag und die Pferde hinter den Wägen abgeschirrt standen, konnten sich keine andern Fesseln oder Ketten an den Wägen reiben, als die Halfterketten einiger Rosse, die noch wach waren und das übrige Futter im Kasten zusammen frassen. Denn nicht bey allen Völkern, die im *trojischen* Kriege erschienen, waren die Pferde mit ledernen Riemen an die Halfter festgebunden; einige waren an Halsketten befestiget, an-

dern legte man Fesseln an die Füsse und band sie des Nachts mit Ketten hinter den Wagen.

Xenophon erzählt Lib. III. Cap. 3 in der Cyropädie, dafs die *Assyrier* ihre Pferde im Lager des Nachts mit den Fufsfesseln an die Krippe banden; dergleichen Fufsfesseln, Vincula auch Weidespringer, hiefsen bey den *Longobarden*, Pastoria und im *salischen* Gesetze XXVII. 23 werden sie Pedica genannt. Die höchsten Anführer und die reichsten Helden des Heeres, welche eine grofse Anzahl Pferde zu ihrem eigenen Gebrauche mit sich führten, liefsen mehrere Zelte aufrichten, worunter die Pferde bedeckt standen und an Krippen angebunden waren; wie man auch in dem Lager des Königs *Rhesus* sah und im X. Gesange der Ilias v. 552: „Als sie das zierliche Zelt des *Tydeiden* erreichten, banden sie die Rosse an die Krippen mit zierlich geschnittenen Riemen, wo alle die andern Rosse des Königs standen, mit lieblichem Waizen sich nährend."

Herodot erzählt in Lib. IX., dafs der *persische* Heerführer *Mardonius* eine Krippe von Erz nachführte, worinn er seinen Pferden Futter reichen liefs. Solche war von überaus künstlicher Arbeit; die *Griechen* plünderten sein Zelt, worin sie unter andern Kostbarkeiten auch diese schöne Krippe fanden, welche sie als Weihgeschenk in den Tempel der *Minerva Alea* verehrten. Gewöhnlich widmeten die Helden bey der Rückkehr in ihr Vaterland nebst anderer Beute auch die vom Feinde eroberten Wägen in die Tempel; wie man in *Virgils* Aeneis Lib. VI. v. 183 findet: „An die heiligen Pfosten geheftet hangen auch viel Kriegsgeräthe und eroberte Wägen herab und gebogene Aexte, Helmbüsche, ungeheure Thorschlüsser, Schwerter und blinkende Speere." Man findet von dergleichen Weihgeschenken mehreres im II. Bande Capitel der Schauwägen erwähnt.

Die *Salaminier* hatten am längsten unter den Griechen den Gebrauch des Diphron in ihren Schlachten beybehalten. Noch ungefähr 424 Jahre vor Christi Geburt sah man Beyspiele davon unter den *Thebanern* in der Schlacht von *Delium*, welche sie gegen die *Athener* lieferten.

Hingegen wurde noch lange nachher bey den *nordischen* Völkern auf Wägen von verschiedener Gestalt und Benennung gestritten, *Diodor Sicul.* V. Cap. 29 sagt von den *Kelten* (er nennt das Land von den *Pyräneen* bis nach *Scythien* Keltenland) „sie brauchen in den Schlachten zweyspännige Wägen (Harmata), worauf ein Fuhrmann und ein Streiter stehen, und im Cap.

30 beschreibet er ihre Waffen. Eben da Cap. 21 von den *Britten*: „In ihren Kriegen gebrauchen sie Wägen (Harmata), wie ehemals die *griechischen* Helden vor *Troja*.“ Die *Indier* bedienten sich noch einer besondern Art Kriegswägen, wie *Curtius* erzählet; denn als *Alexander* gegen sie in den Krieg zog, so liefs der König *Porus* einhundert Quadrigen und drey tausend Reiter gegen ihn anrücken; aber ihre vorzüglichste Stärke bestand in den Streitwägen, deren ein jeder sechs Mann trug, nämlich zwey mit Schwert und Schild, zwey Bogenschützen und zwey Pferdelenker; diese waren auf den Seiten des Kastens in gleicher Zahl vertheilt. Jedoch, wenn sie sich in dem Falle befanden, in der Nähe zu streiten, so nahmen alle am Gefechte Antheil und schofsen eine Menge Pfeile auf die Feinde ab.

Auf den *egyptischen* Basreliefen findet man auch Streitbigen, worauf drey Männer stehen, wie die Tab. XXII. B. (Bis) weiset. *Xenophon* in Cyropädie VI. 1, 26 erwähnt ganz besonderer Streitwägen, worauf zwanzig Mann standen; vermuthlich dienten diese Wägen nicht zum Schnellfahren, auch konnten sie nicht zweyrädrig gewesen seyn, da ein Wagen auf vier Rädern, worauf zwanzig Streiter Platz haben, schon aufserordentlich grofs seyn mufste, weswegen er auch mehrere Pferde erfoderte.

Herodot im Buche VII, erzählt, dafs die *Indier* ihre Streitwägen nicht allein mit Pferden, sondern auch mit Onagren (Waldeseln) bespannten. Von dem Onager findet man Mehreres bey *Auson. Popma, Varro, Columella*, besonders bey *Aelian.* Nat. Animal. XVI. 9, und im 2ten Bande im Cap. LXVII. von den fremden Zugthieren.

Die alten *chinesischen* Völker, die sich beständig unter einander bekriegten, bedienten sich ebenfalls der Streitwägen, wie glaubwürdige Reisebeschreiber versichern*). *Sun-Tsé* sagt: „Man mufs ein tausend Wägen haben zum Einrennen und Eintausend Wägen mit behaarten Häuten bedeckt.“

Der alte *chinesische* Kaiser *Sema* befiehlt in einem Gesetze, dafs das Holz der Streit- und der Rüstwägen gesund und von dem gehörigen Maafse und Stärke, dafs alles Beschläge dauerhaft und neu geschmiedet seye und die

*) S. Memoires concernant l'histoire etc. des *Chinois*, par les Missionnaires de *Peckin*. Tom. VII.

Schraubennägel von gehöriger Dicke und Länge, damit alles an den Ort passe, für den es bestimmt ist.

Unter den ältesten Dynastien der Kaiser *Tcheou*, *Hiae* und *Yn* gab es verschiedene Arten Streitwägen, wie z. B. die Vorrennwägen, die Hackenwägen, die Kuppelwägen, die Tygerwägen und die Drachenwägen. Ueberdiefs hatte eine jede Art ihr besonderes Kennzeichen vom Kaiser selbst bestimmt; sie waren mit verschiedenen Farben nach ihren Ländern bemalt und mit einer Aufschrift versehen, welche ihre Bestimmung bezeichnete; die meisten aber noch mit einem kleinen Fähnchen besteckt, worauf verschiedene Unterscheidungsbilder gemalet waren. Diese Kriegswägen hiefsen Lou, sowohl die, welche zur Schlacht, als die, so blos zu der Wagenburg bestimmt waren.

J. C. Ginzrot del.

F. Lips sculp.

Capitel XXXIX.

Der Sichelwagen.

Dieses schreckliche Fahrwerk, welches die Römer Currus falcatus nannten, war bey den *römischen* Heeren nicht im Gebrauche.

Der Ursprung dieser Wägen kann nicht bestimmt angegeben werden: denn wenn man der Behauptung einiger Gelehrten Glauben beymefsen wollte; so waren schon die eisernen Quadrigen, wovon die Bibel 1. B. Richter 4 spricht, dergleichen Sensenwägen. *Diodor* sagt Lib. II. Bibl.: „*Ninus* der Stifter des *assyrischen* Reiches hatte nicht viel weniger als tausend sechshundert Sensenwägen."

Die alten Schriftsteller geben verschiedene Beschreibungen davon, welche alle darin übereinstimmen, dafs die Wirkung dieser Wägen fürchterlich war; davon findet man bey *Herodot*, *Xenophon*, *Livius*, *Curtius*, *Diodor*, *Vegetius* und *Appian* de Bellis *syriacis* u. a. m. eine Menge Beyspiele.

Nach Einigen soll *Cyrus* der Erfinder dieser Sensenwägen gewesen seyn und *Xenophon* sagt bestimmt in Lib. VI. der Cyropädie, dafs *Cyrus* der erste war, der anstatt der gewöhnlichen Streitwägen, Sensenwägen verfertigen liefs und giebt auch die Ursachen an, warum er dieses that.

Die Beschreibung, die *Curtius* von den Sensenwägen des *Darius* giebt, ist sehr umständlich, aber sie wurde durch die alten Abschreiber verunstaltet, weil Manches ohne Sinn und ohne Zweck dabey vorkommt, welches doch bey den Alten selten der Fall war.

Viele Gelehrte haben sich in Vermuthungen über diese Bauart erschöpft und in ihren Büchern allerley Vorstellungen in Kupferstichen mitgetheilt, welche anstatt einen deutlichen Begriff von der Sache zu geben, solche vielmehr nur verwirrter und unverständlicher machen; einige darunter sind eher als stehende Kunstmaschinen zu bewundern, als dafs sie je an schnellfahrenden Wägen angewendet werden konnten.

Die Meisten dieser Gelehrten waren wenig erfahren in dem Wagenbaue und haben sich auch wenig bekümmert; ob die Bilder, die sie davon lieferten, nachgeahmt werden konnten, wenn sie übrigens nur zu ihrer vorgefafsten Meinung und Beschreibung pafsten; wer sich hievon überzeugen will, der sehe des *Stechevius* Edition von dem *Vegetius* oder die *Editio* des *Raderus* von *Curtius* und *Potters griech.* Archäologie Tom. II. Fig. 2 nach und er wird es unbegreiflich finden, wie *Stechevius* u. a. auf den Gedanken kamen, dergleichen Wägen mit vier Rädern vorzustellen und die Pferde ohne Joch mit Geschirren zu bespannen, wie heutiges Tages, da doch alle alten Schriftsteller, die sie gut studiert hatten, nicht das Geringste davon muthmassen lassen. Die Sensen- oder Sichelwägen, so wie die gewöhnlichen Streitwägen hatten nur zwey Räder und es wäre ganz zweckwidrig, solche vierrädrig zu dichten. Die Gestalt des Kastens erlaubte schon keine andere Bauart; es hatten diese zweyrädrigen schon vieles zu überwinden, um auf holperigten Wegen, sumpfigen Boden oder bey Regenwetter sich durchzuarbeiten; da doch jedem bekannt ist, dafs ein Fuhrwerk auf zwey Rädern leichter alle Hindernisse auf schlechtem Boden übersteigt und schneller nach allen Richtungen sich umwenden läfst, als ein Wagen auf vier Rädern.

Die alten Auctoren, die darüber geschrieben haben, gestehen selbst ein, dafs die Sichelwägen ebene Gefilde erfoderten, um sie mit Vortheile anwenden zu können: denn zwischen emporragenden Baumwurzeln, Gesträuchen, Waldungen und Felsen, würden die angebrachten Sensen bald zertrümmert worden seyn. *Tacitus* in *Agricola* schreibt Lib. XXXVI: „In dichten Haufen der Feinde und auf ungleichem Boden kommen die Sichelwägen nicht fort;“ und *Vegetius* Lib. III. Cap. 25: „Selten findet der Sichelwagen immer einen gleichen Boden.“ Ferner sagt *Curtius* Lib. VIII. bestimmt: „An diesem Tage waren diese Wägen fast gar nicht zu gebrauchen; denn der heftige Regen hatte die Felder schlüpferig und uneben gemacht und die Wägen blieben schwer und unbeweglich in dem Kothe und Moraste stecken.“

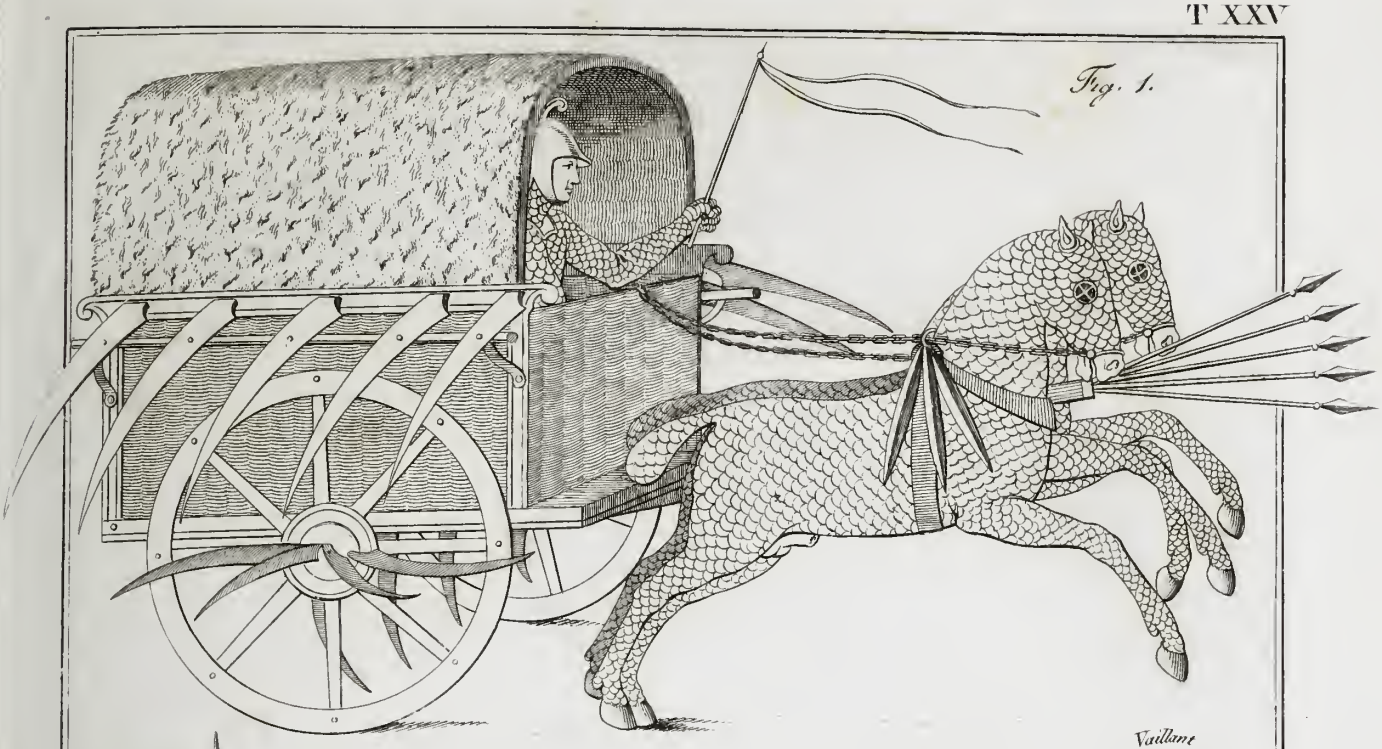


Fig. 1.

Fig. 2.

Vaillant

3.

J.C.G. del.

Schleich sc.

Der *persische* Sichelwagen war gewöhnlich mit vier Pferden bespannt; daher sagt *Curtius* Lib. IV: „Zum grofsen Schrecken der Feinde erschienen zweyhundert Quadrigae falcatae.“ *Livius* und *Plutarch* nennen sie eben so. Die Art, diese Sicheln an den Wägen zu befestigen, war so einfach als möglich; so dafs sie von jedem Feld- oder Dorfschmiede verfertiget und wieder hergestellt werden konnten, wenn etwas unterweges oder während des Streites daran zerbrach; wie man bey *Lampridius* aus der Rede des Kaisers *Alexander Severus* an den Senat vernimmt; da er unter anderm sagt: „Wir haben die *Perser* überwunden; von 700 Elephanten haben wir ihnen zweyhundert getödtet und dreyhundert (nach Anderer Lesart nur 30) genommen; davon lasse ich euch achtzehn nach *Rom* führen. Von tausend (nach Andern 1600) Sensenwägen haben wir zweyhundert zerstört; ich wollte solche nicht nach *Rom* bringen lassen, weil dergleichen überall leicht nachzumachen sind.“ *Artaxerxes*, der wider den *Al. Severus* in die Schlacht gezogen war, hatte aufser 1000 Sensen-Quadrigen und 700 Streit-Elephanten, noch einhundert und zwanzigtausend Mann Reiterey, von der, 10,000 Geharnischte in der Schlacht geblieben waren. *Curtius* giebt folgende Beschreibung dieser sogenannten Sichel- oder Sensenwägen in Lib. IV. Cap. 9: „*Darius*, um in den feindlichen Reihen Schrecken zu verbreiten, liefs 200 Sichelwägen dem Heere folgen. Am vordern Ende der Deichsel ragten Spiefse hervor, mit eisernen Spitzen beschlagen. Auf beyden Seiten der Joche waren drey Schwerdter ausgerecket und zwischen den Speichen standen mehrere Spitzen empor, die auswärts gerichtet waren. Endlich waren noch über dem Felgkreise der Räder einige Sensen befestiget und andere gegen den Boden gekehrt, damit Alles niedergehauen werden mufste, was sich den angetriebenen Rossen entgegenstellte.“ Die Spiefse, die am Ende der Deichsel hervorragten, konnten nicht aufwärts, noch gerade ausstehen, sonst würden alle Durchstochenen daran hängen geblieben seyn. Vermuthlich waren die Spitzen ein wenig gegen den Boden geneigt, dafs der Gespiefste wieder herabfallen konnte. Diese Spiefse an der Deichsel konnte man ganz entbehren, weil sich die Pferde schon Platz machten. Die zwischen den Speichen hervorragenden Spitzen waren ebenfalls ganz unnütz: denn da die Sensen schon so weit über die Räder hinausreichten, so konnten niemals diese Spitzen den geringsten Schaden anrichten; eben so zweckwidrig wäre es, die Sensen rings um den äufsern Seitenrand der Felgen zu befestigen, ohne von der Unmöglichkeit zu sprechen, mit dergleichen Rädern zu fahren. Auf diese Art konnten die an den äufsern Felgenseiten befestigten Sensen, die sich mit den Rädern beständig im Kreise herumdreheten, die Feinde wohl verletzen oder zu Boden reifsen, nicht aber in der Mitte durchschneiden, wie dieses oft der Fall war: denn *Diodorus* Lib.

XVII. schreibt: „Die Sensen waren so scharf und so stark zum Verderben gemacht, dafs Vielen die Arme mit den Schilden abgehauen wurden, Vielen wurden die Scheitel so schnell abgeschnitten, dafs die Häupter mit noch ganzem Gesichte und unveränderten Mienen auf der Erde lagen und Manchen wurden mit einem Hiebe die Seiten durchhauen, dafs sie gleich todt hinfielen. Diese Sensen waren, wie mich dünkt, anstatt an den Felgen, über den Felgen angemacht, aber nicht an den Rädern, sondern am Kasten, so, dafs das Rad sich frey unter denselben herumdrehen konnte, ohne anzustreifen. Auf solche Art hatten die Sensen einen festen Widerhalt und konnten mehr Schaden zufügen, als wenn sie auf den beyden äufsern Seiten der Räder oder des Felgkreises gerade hinausgestanden wären und sich mit ihnen herumgewälzet hätten, wie fast alle Gelehrten, die davon geschrieben haben, behaupten, weil *Curtius* sagt: „*Aliae deinde Falces summis Rotarum orbibus haerebant.*“. Aber die Sensen konnten sehr wohl an dem Kasten befestigt gewesen seyn, ungefähr wie Tab. XXV. Fig. 1. und man durfte dennoch von diesen sagen, sie ragten über den Felgkranz oder über den Radkreis hervor: denn *Curtius* sagt nicht, dafs die Sensen sich mit den Rädern herumdreheten, sondern haerebant. Es ist aber zu bemerken, dafs vorgedachtes Bild keinen Wagen bezeichnen soll, wie ihn *Curtius* beschreibt, sondern einen *gallischen* Covinus oder Streitwagen, der auch ringsum mit Sensen versehen war; aber eben so konnte man solche an dem Kasten der *Perser*, welcher anfänglich wie ein *griechisches Diphron*, nachher aber ringsum geschlossen war, sehr gut anbringen.

Auf dem Marsche mufsten diese Sensen von den Wägen abgenommen werden, damit man ungehindert überall durchkommen konnte und Niemand beschädiget wurde. Einige behaupten sogar, dafs, wenn man mit solchen in der Nähe des Feindes durch enge Wege oder zwischen feindlichen Heeren durchfahren mufste, die Sensen vermittelst einem Stricke eingezogen und nach Gefallen wieder auswärts gerichtet werden konnten.

Die nämlichen Streitwägen beschreibt *Diodorus* Lib. XVII. Cap. 53 deutlicher. „An jedem der 200 Sichelwägen des *Darius* waren an dem kleinen Joche der nebenlaufenden Strangpferde (juxta funalem Equum) dreyspannenlange Schneidemesser befestiget, die bey einer Schlacht vorwärts gegen das Angesicht der Feinde gerichtet wurden; zwey andere Messer standen vom Kasten heraus, der auf der Achse ruhete, deren Schneide eben so, wie die der vorigen, vorwärts gekehrt, die aber dabey länger und breiter waren. Die Sicheln waren an dem äufsersten Ende der Achse befestiget. Das ganze Heer

versah *Darius* mit herrlichen Waffen und tapfern Offizieren und brach so mit 800,000 Mann Fufsvolk und 200,000 Mann Reitern von *Babylon* auf.

Anders waren die Sensenwägen des *Antiochus*, die *Livius* Lib. XXXVII. Cap. 41 beschreibt: „Um die Deichsel streckten sich spitzige Speere hervor, die vom Joche an zehen Cubita (ohngefähr fünfzehn Schuhe) herausragten, wie Hörner. Mit diesen durchbohrten sie alles, was ihnen in den Weg kam. An den Enden des Joches (der Seitenpferde) waren zwey Sensen; die eine stand vom Joche horizontal heraus, die andere war gegen den Boden gerichtet; jene, damit sie Alles, was von der Seite entgegen käme, niederhauete; diese, damit auch die, so auf den Boden lagen oder unten durchkriechen wollten, getroffen würden. Eben so waren an beyden Enden der Achse zwey verschieden gerichtete Sensen befestiget." Die langen Spiefse (Cuspides) staken nicht an dem Joche, wie Einige behaupten wollen; denn wie hätten dergleichen Spiefse mit Festigkeit an dem Joche geradeaus stehen und auch noch die Feinde durchstechen können? Solche waren an der Deichsel befestigt, deren Ende nicht, wie an unsern heutigen Wägen, über einen Schuh weit vor der Brust der Pferde hervorragte, sondern sich gerade vor dem Joche endigte; also wollte *Livius* nur sagen, dafs der Theil der Spiefse, welcher von dem Ende der Deichsel auslief, noch zehn Cubita Länge hatte, vom Joche an gemessen.

Dafs die Funales oder die Strangpferde in den ältesten Zeiten auch kleine Joche trugen, woran die Stränge, der Bauchgurt und die Brustriemen befestiget waren, habe ich schon in dem Capitel von der Bespannung erinnert, und Tab. IV. B. Fig. 8 eine Abbildung eines solchen Strangpferdes beygefügt; und so war es möglich bey einer Quadriga dergleichen Arten Sensen an das kleine Joch zu befestigen. Solche aber von dem mittlern Joche, über den Rücken der beyden Nebenrossen hinlaufen zu lassen, wie Einige behaupten wollen, wäre gar nicht ausführbar und sehr gefährlich für die Nebenpferde gewesen; diese Art war also nur an Bigen anzuwenden, wo keine Seitenpferde nebenher liefen.

Die einfachste Art Sensenwägen ist ohnstreitig die des *Cyrus*, wie sie *Xenophon* im Lib. VI. Cap. 1 der Cyropädie beschreibet: „*Cyrus* schaffte Wägen an, wozu er theils die eroberten gebrauchte, theils, wie er konnte, anders woher nahm. Die alten Streitwägen, wie sie ehemals vor *Troja* gebraucht wurden und deren sich die *Cyrenaer* noch bedienen, schaffte er ab; denn *Cyrus* fand, dafs dergleichen Wägen, obgleich sie gewöhnlich von den tapfersten Helden des Heeres bestiegen waren, dennoch nur zum Scharmützeln oder Plänkeln benutzt werden konnten, zum Siege aber wenig beytrugen; und obgleich zu dreyhundert

Wägen nur dreyhundert Streiter nöthig waren, so wurden doch zwölfhundert Pferde dazu erfodert; überdies wählte sich noch ein jeder Streiter seinen Begleiter, der blofs den Wagen lenkte und also nicht mitstreiten konnte. Dieses ist die Ursache, warum er diese Art Wägen abschaffte und andere verfertigen liefs, die mehr für den Krieg geeignet waren. Die Räder daran liefs er sehr stark machen, damit sie länger aushalten konnten und die Achsen sehr lang: denn je breiter das Geleise ist, je weniger kann der Wagen umgeworfen werden. Der Kasten, worin nur ein Führer stand, war von Bretern zusammengefügt und rund wie ein Thürmchen; jedoch reichte dessen Höhe nur bis unter die Ellenbogen, damit man aus demselben die Pferde bequem leiten konnte. Die Wagenführer aber waren vom Kopf bis zum Fufs überpanzert. An den Enden der Achsen, aufserhalb den Rädern liefs er Sensen von zwey Ellen Länge befestigen; diese standen gerade aus, die Schneide vorwärts; andere waren unterhalb gegen den Boden gerichtet, um damit unter die Feinde zu jagen."

Tab. XXV. Fig. 2 stellt ungefähr einen solchen Wagen vor, den ich nach der Beschreibung *Xenophons* entworfen habe, um einen leichtern Begriff davon zu geben. Obgleich der gemeine Sensenwagen nur von einem einzigen Manne oder Lenker bestiegen war, so standen doch auf den Wägen ihrer Anführer aufser diesem noch ein Fuhrmann und zuweilen noch ein Streiter: übrigens war die äufsere Gestalt und Bauart dieser Wägen von der geringern nicht sehr verschieden, die Harnische der Pferde ausgenommen, welche an den Wägen der Anführer reich und künstlich gearbeitet, die Pferde der geringen Wägen aber nur mit einem Schuppenharnisch überdeckt waren. *Xenophon* in Cyropädie Lib. VI. Cap. 1 sagt: „*Abradates* wollte selbst die Streitwägen anführen; sein eigener Wagen hatte aber vier Deichseln (nebeneinander) und war mit acht Pferden bespannt, (in einer Reihe;) seine Gemahlinn *Panthea* liefs ihm ohne sein Wissen einen goldenen Panzer, einen goldenen Helm und goldene Armschienen machen; die Harnische über seinen Pferden waren ehern."

Im Lib. VI. Cap. 4 sagt *Xenophon* deutlich, dafs der Kasten dieser Streitwägen mit einer Thür verschlossen war: „Als *Abradates* von seiner Gemahlin Abschied genommen hatte, stieg er durch die Thüre in den Kasten, welche ihm sein Stallmeister geöffnet hatte und sie alsbald wieder zuschlofs." *Cyrus* und sein Gefolge hatten die nämlichen Waffen, eherne Panzer, eherne Helme, weifse Federbüsche und Schwerdter. Ein Jeder hatte einen Speer vom Kornelkirschenholze und über den Harnisch hieng ein Purpurkleid. Die Pferde waren mit Stirn- Brust- und Seiten-Schilden von Erz versehen, defswegen muntert *Cyrus* die

Seinigen auf und sagt: „Lafst uns mit unsern gepanzerten Rossen auf die ungepanzerten losgehen.“

Obgleich das Geleise sehr breit und der Kasten geschlossen war, so heifst es doch in einer andern Stelle: „Während dem Getümmel der Schlacht wurde *Abradates* durch die Stöfse, die der Wagen auf dem holperichten Boden erhielt, mit seinen Begleitern herausgeworfen und sie starben an ihren Wunden.“ Hieraus ist zu ersehen, dafs *Abradates* mit Mehreren auf dem Wagen stand, welches vielleicht bey allen andern Anführern auch der Fall war.

So fürchterlich die Wirkung dieser Wägen im Getümmel der Schlacht war, so leicht war es solchen auszuweichen, wenn die Krieger sich von ihrem ersten Schrecken erholt hatten, oder durch den öftern Anblick bekannter mit dessen Wendungen wurden. *Livius* sagt von den Sichelwägen, die *Archelaus* gegen die Soldaten des Heeres von *Sylla* gebrauchte, dafs ihnen diese Krieger leicht auswichen, indem sie sich auf die Seiten stellten und so den anrennenden Wägen eine freye Durchfahrt öffneten; sie wurden endlich darin so geübt, dafs sie bey jedem solchen Wagen, der auf sie losfuhr, in ein lautes Gelächter ausbrachen und riefen; ein anderer her! der Nachfolgende!

Als *Cäsar* von dem König *Pharnaces* bey der Stadt *Ziela* angegriffen wurde, liefs dieser, die *Römer* zu schrecken, eine Reihe Sichelwägen vor seinem Heere aufführen; aber die bestürzten Soldaten, besonders die Veteranen, erholten sich bald wieder und richteten ein fürchterliches Gemetzel unter den Feinden an, wodurch *Cäsar* einen vollkommenen Sieg über den *Pharnaces* davon trug; wegen diesem liefs er bey seinem Triumphzuge in *Rom* die berühmte Aufschrift vortragen: Veni, vidi, vici.

Diese besichelten Wägen wurden beym Anfange einer Schlacht in einiger Entfernung vor das Heer gestellt, weil es zu gefährlich gewesen wäre, solche durch die gedrängten Haufen der Fufsvölker vorrücken zu lassen; es geschah daher öfters, dafs die scheugewordenen und zurückgetriebenen Pferde eine grofse Niederlage unter ihrem eigenen Heere anrichteten, anstatt Schaden und Verderben in den feindlichen Reihen zu verbreiten.

Eumenes, um das Eindringen der Wägen des *Archelaus* zu vereiteln, schickte ihnen eine Menge Plänkler entgegen, die sich über die ganze Ebene zerstreut ausbreiteten und durch ihr Geschrey und einen Hagel von Pfeilen und

Steinen die Pferde scheu machten, welche wie rasend auf ihr eigenes Lager losstürzten und Schrecken und Verheerung darein brachten.

Flavius Josephus erzählt: als *Ahab* die *Syrer* schlug, wurde ein grofser Theil des Heeres in der Verwirrung durch ihre eigenen Streitwägen zerstört. Und *Diod. Sic.* XVII, dafs *Alexander*, um sein Heer gegen den Angriff der Sichelwägen zu schützen, dem Fufsvolke Befehl gab, wenn sich die Wägen näherten, Schild an Schild zu schliefsen und mit den Spiefsen auf die Schilde zu schlagen, damit die Pferde durch das Getöse scheu würden und auf ihr eigenes Heer umkehrten. Auch liefsen die Heerführer gegen die Sichelwägen Pfähle in den Boden einrammen, wodurch das Anrennen verhindert wurde. *Jul. Frontinus* Lib. II. Cap. 3 sagt hievon: „*Julius Cäsar* empfieng mit eingedämmten Pfählen die besichelten Quadrigen der *Gallier* und hemmte dadurch ihren Lauf.“

Aufser diesen vierspännigen Sichelwägen, worauf ein Mann stand, der die Pferde lenkte, gab es auch andere bey einigen *asiatischen* Völkern, (wie man bey einem alten Auctor de Rebus bellicis lieset), die blofs mit zweyen, oder auch nur mit einem Pferde bespannt waren. Diese Wägen bestanden nur aus der Achse und den zwey Rädern, ganz ohne Kasten, und auf jedem Pferde safs ein Reiter, der im schnellsten Laufe in die Reihen der Feinde einzubrechen suchte. An diesem Fuhrwerke waren die Enden der Achse, wie an den schon beschriebenen mit Sensen versehen und unter der Achse ragten in der ganzen Breite mehrere Sensen gegen den Boden, wie ein Rechen. Diesen Wagen hiefs man Currodrepanus singularis, von Currus und Drepanon (Sichel); Mann und Pferd waren bepanzert. Wenn es wirklich dergleichen einspännige Streitwägen gab, so mufste das Pferd in eine Gabel oder in eine Lander gespannt gewesen seyn; denn an einer Deichsel konnte es nicht ziehen. Dieses wäre also wieder ein Beweis für die Wägen mit einem Pferde, deren Gebrauch, wie Einige wollen, den Alten unbekannt gewesen war.

Sonderbar ist es, dafs man auf keinem Monumente die geringste Spur eines Sensenwagens entdeckt; doch bin ich geneigt zu glauben, dafs das Fuhrwerk, welches man auf der Münze Tab. XXV. Fig. 3 nebst andern Kriegstrophäen erblickt, ein solcher Currodrepanus seyn könnte. Diese Münze, die sich in dem Werke des Mr. *Vaillant* aufgezeichnet findet, zeigt einen zweyrädrigen Wagen von der Seite, an welchem sich eine emporgerichtete Sense, die wie eine starke Säge gezahnt ist, erhebet; vorne geradehin gerichtet, steht eine Spitze von der Achse aus, die wohl einen der vorbeschriebenen Hörner ähnli-

chen Speer vorstellen dürfte. Die Alten, die nichts dergleichen auf Münzen vorstellten, was nicht seine Bedeutung hatte, konnten damit nichts anderes, als einen solchen verkürzten Sensenwagen bezeichnen wollen: denn ein Pflug ist es nicht und was könnte es anders seyn? — Die Fuhrleute, welche diese Streitwägen und selbst die vierspännigen vom Kasten aus lenkten, bedienten sich eiserner Zügel, nämlich Leiten von eisernen oder ehernen Kettchen, (dergleichen schon *Sirach* Cap. XXVIII. v. 24 erwähnet: „Sein Joch ist eisern und seine Stricke sind ehern") *), weil die Zügel von Stricken oder Leder leicht durchgehauen werden konnten; ebenso auch der kurzen Geisseln, besonders die, so auf den Pferden sassen, doch hatten die Wagenlenker, die aus dem Kasten fuhren, auch Treibstecken mit eisernen Spitzen, wie ich schon bey dem Diphron erwähnt habe und wie *Xenophon* in der Cyrop. Lib. VII. Cap. 1. bestätiget, wenn er sagt: „*Abradates* drang ein, er schonte die Pferde nicht und trieb sie so sehr mit dem Stachel an, dass sie vom Blute troten." Es könnte aber auch der Fall gewesen seyn, dass, da sein Fuhrmann nicht alle acht in einer Reihe gespannten Rosse zugleich antreiben konnte, er mit der Spitze seiner Lanze half, die Pferde anzufeuern: denn wie hätte er die acht Pferde, wenn sie paarweise vor einander gespannt gewesen wären, mit dem Stachel antreiben können? auch würde eine Geisel ohne Stachel wenig Wirkung auf die gepanzerten Rosse gehabt haben, denen nur durch die Fugen ihrer Rüstung beyzukommen war.

Es ist nicht zu läugnen, dass der Streitwagen des *Abradates*, mit acht Pferden in einer Reihe an vier Deichseln ziehend, vielen Nachtheilen ausgesetzt war, weswegen Einige behaupten eine solche Bespannung in einer Reihe wäre völlig unmöglich gewesen und daher wollen, dass die Pferde an vier Anhäng-Deichseln paarweise vor einander gezogen hätten; sobald aber einmal gesagt ist, dass vier Deichseln und acht Pferde am Wagen waren, die alle vom Kasten aus geleitet wurden, so scheint mir erstere Bespannung passender mit einer Fronte von acht Pferden in den Feind einzustürzen, denn die machten doch eine Oeffnung und dieses war ja der Zweck; da hingegen auf die andere Art immer nur die zwey vordersten allein die Glieder durchbrechen mussten; und wenn auch noch so viele hinterdrein liefen, so bot eine solche Bespannung nicht einmal den drohenden Anblick einer gewöhnlichen

*) S. Tab. XXII. B. Fig. 2. an einem *egyptischen* eisernen Streitwagen, von einem Basrelief in *Theben*.

Quadriga dar; und wie wäre es überdiefs möglich gewesen, dafs im Getümmel der Schlacht vier paar vor einander im Joche laufende Pferde, an Vorlag-Deichseln ziehend, ohne Vorreiter und nur von einem Manne, mit der gröfsten Schnelligkeit, Sicherheit und Gewandtheit hätten gelenkt werden können?

Capitel XL.

Der Covinus.

Die *Römer* hatten dieses Gefährt, welches vor *Cäsar* ihnen unbekannt war, wahrscheinlich erst in ihren Kriegen mit den *Belgiern, Britten* und *Niederteutschen* kennen lernen, in deren Sprache und Wagen-Bauart also auch der *Covinus* seine Erklärung finden mufs.

Der Kober ist in *Sachsen* und *Preufsen* ein (schachtelähnlicher) Deckelkorb, verwandt mit dem Kofer; in *Dänemark* und *Schweden* wird der Koffer und der Korb durch das einzige Wort Korg bezeichnet; Kobe, Kobel sind bekanntlich geschlossene (ursprünglich von Zweigen geflochtene) Behältnisse für verschiedenes Geflügel, daher Hühner- und Tauben-Kobel. In einigen Gegenden *Niederteutschlands* heifst der Kutschenkasten ebenfalls Kobel; in andern wird blofs der Fufsboden im Kasten so genannt und Kobelwagen der bedeckte Korbwagen. Im *Irländischen* ist Corc oder Carbad eine Kutsche, Wagen; *wallisch* Kerbid.

Die *römischen* Schriftsteller lehren uns, dafs der *gallische* und *belgische* Streitwagen, Covinus, hiefs. Einige nennen sogar die *britannische* Esseda ebenfalls Covinus, wiewohl mit Unrecht: denn obgleich beyde Benennungen einen Streitwagen auf zwey Rädern bezeichnen, so war doch ihr Bau verschieden. Der Covinus sah keinesweges dem *griechischen* Diphron oder der alten Biga gleich, welche vorn mit einer Wand geschlossen waren und in die man von hinten einstieg; sondern er war, wie die Esseda, hinten geschlossen und man mufste von vorne in den Kasten steigen, wie man aus beygehender Abbildung Tab. XXV. Fig. 1 sehen kann, die ich nach den Beschreibungen der Auctoren gezeichnet habe, weil man von diesem Fuhrwerke auf keinem Denkmale die geringste Spur findet.

Dafs der Kasten des Covinus bedeckt war, erhellet aus mehreren Stellen der Alten: denn man bediente sich dessen nicht, um von demselben herabzustreiten; sondern blos um in die feindlichen Heere zu stürzen und Unordnung und Verwirrung in ihren Reihen zu verbreiten; wefswegen die meisten besichelt waren. Es ward also hierzu nur ein geschickter und beherzter Fuhrmann erfordert, der mit Vortheile die Pferde zu lenken verstand und da dieser allein sich in dem Kasten befand und nicht streiten konnte, so bedeckte man den Kasten mit einem gewölbten Dache, welches eben so wie der Kasten aus Reisern geflochten und zuweilen noch mit einer behaarten ungegerbten Rindshaut überspannt war, um die Stiche und die Stöfse der Lanzen, Spiefse und Pfeile abzuhalten und den Fuhrmann zu schützen. *Lucanus* sagt im ersten Buche: „und der folgsame *Belgier* als Führer des bedeckten *Covini* (constrati)." Von dieser Bedeckung scheint dieses Fuhrwerk den Namen Covinus erhalten zu haben, welcher auch sehr wohl von dem Worte Cophinus abstammen kann, das einen Deckelkorb oder gewölbten Korb bedeutet.

Obgleich einige Gelehrte und besonders *Cambden* versichert, man finde in der heutigen *englischen* Sprache nicht die geringste Spur mehr von dem Worte Covinus; so glaube ich doch das sehr bekannte Wort Coffin anführen zu dürfen, welches einen Sarg und auch einen Verschlag bedeutet und hierzu eben so passend ist als ein Deckelkorb oder Cophinus. Nach einigen sollen die Särge der alten *Britannier* nicht von Holz, sondern von Weiden geflochten gewesen seyn. *Virgil* in *Aeneis* XI. 64 bestättiget wenigstens, dafs in den ältesten Zeiten dergleichen geflochtene Särge schon üblich waren, wenn er sagt: „Ohne Verzug wird bereitet die weichgeflochtene Bahre aus eichenen Gerten und aus Meerkirschbaum-Reisig: hier legen sie den Jüngling, den entseelten *Pallas*, auf hoch erhabene ländliche Streu." Die Molle feretrum oder Bahre scheint mir hier blos ein geflochtener Sarg oder langer Korb gewesen zu seyn, worin die hohe Streu gelegt und welcher auswendig ringsherum mit Laub und Blumen umsteckt war; was wollte dieses heifsen?" „eine weich geflochtene Bahre, wo auf einem hohen Bette von Streu der Jüngling liegt, mit laubigen Schatten umpflanzt." Auf die *lat.* Schreibart, Covinus, ist hier nicht zu gehen, wenn nur eine Aehnlichkeit im Wortklange und in der Bedeutung da ist. *Martial* schreibt das Wort mit zwey n, Covinnus und bei einigen wird es sogar auch als femininum gebraucht und heifst Covina. Die Ortographie war den Alten ganz gleichgültig. Die *Römer* selbst sprachen und schrieben nicht immer rein *Latein*, wie aus den zwölf Tafeln zu sehen ist, und die heutige Schreibart der *Teutschen*, *Franzosen* und anderer Nationen ist sehr von der verschieden, die vor ein paar Jahrhunderten üblich

war. Wenn also der *Engländer* in seiner Sprache Covinus schreiben wollte, so mufste er sich des Buchstaben F bedienen, sonst hiefse es bey ihm Cowinus. Es ist möglich, dafs die alten *Britannier* den Covinus von den *Belgiern* in spätern Zeiten angenommen haben, aber zu den Zeiten des *Julius Caesar* kannten sie solche nicht, indem er nur der *Esseda* (dieses *britannischen* Streitwagens) nicht aber des Covinus erwähnet. *Pomponius Mela*, der nach *Caesar* lebte, schreibt von den *Britanniern* Lib. III. Cap. 6: „Sie fechten *gallisch* bewaffnet, auf Bigen und Wägen, die sie Covinos nennen, von deren Achsen, Sensen herausragen.“ Die *Gallier*, an deren Staaten sich auch die von den *Germanen* herstammenden *Belgier* angeschlofsen, fochten also auf Sensen- oder Sichelwägen; dieses scheint *Juvenal* in der 8ten Satyre zu bestättigen, wo er seinem Freunde zuschreibt: „So meide das abscheuliche *Spanien*, meide die *gallische* Achse.“ Auch *Silius Italicus*, Lib. XVII. v. 422 erwähnt der Sensen an den *Covinis*: „Nicht anders umgiebt der blaugeaugte Bewohner von *Thule* (Norwegen) die gedrängten Heere mit dem sensentragenden (falcifer) Covinus.“ *Tacitus* in *Agricola* Cap. 35 spricht öfters von dem Covinus, er theilt aber nicht das Geringste über seine Bauart mit, sondern sagt nur: „die *Covinarii* (oder Führer) mischten sich in das Gefecht des Fufsvolkes;“ und später heifst es: „Die Pferde ohne Führer wurden scheu und wo sie der Schrecken hintrieb, fuhren sie die Kreuz und die Queere auf die Leute los.“ Hieraus ist auch bestimmt zu vernehmen, dafs diese Streitwägen mit Pferden bespannt waren, wie diefs der Fall bey den meisten Streitwägen war, wo die Schnelligkeit eines der Haupterfordernisse ausmachte; auch mufsten diese Wägen sehr leicht und zweyrädrig gewesen seyn, wie man aus einigen folgenden Stellen vermuthen kann. Die Sensen waren so befestiget, dafs man sie leicht abnehmen konnte; diejenigen, so ich Tab. XXV. Fig. 1 noch beygefügt habe, befanden sich nicht an dem Kriegs-Covinus, sondern nur allein die, so von der Achse herausragten; alle andern aber und die, so ich über die Räder an dem Kasten angezeigt habe, sind nur da, um anzudeuten, wie man allenfalls die Beschreibung der Sichelwägen des *Curtius* ausführbar machen könnte, weil ich die Zahl der Kupferplatten nicht vermehren wollte.

In Friedenszeiten bedienten sich die *Gallier* dieses Fuhrwerkes auch zum Reisen; es konnten vier, vielleicht auch sechs Personen in dem bedeckten Covino fahren, welcher von zwey nebeneinander im Joche laufenden Pferden gezogen wurde. Er blieb jedoch immer ein ganz einfaches Fuhrwerk, ohne Zierrath und blos zum ländlichen Gebrauch. Die *Römer* führten zwar

den Covinus auch zu diesem Zwecke in *Italien* ein, vermuthlich aber verfeinerten sie solchen und die *römischen* Arbeiter verschönerten dessen plumpe Form; das gewölbte Dach war vielleicht bey den *Römern* mit Leder bedeckt, anstatt dafs die *Belgier* solches überflochten und mit rauhen Häuten bespannten; daher mochte es Manchem bequemer gewesen seyn, sich des einfachen Covinus zu bedienen, weil er nicht wie das Cisium, die Esseda und andere zweyrädrige Fuhrwerke von allen Seiten offen und doch viel leichter war, als die bedeckte Rheda. Martial in seinem schönen Epigramm an den Juvencus, Lib. XII. besingt den Covinus mit folgenden Worten:

„O liebliche Einsamkeit, Covinus,
Mir lieber als die Carruca und Essedum,
Ein Geschenk mir des *Facundus Helianus*!
Hier Juvencus, hier darfst du mit mir,
Was dir in den Mund kommt, plaudern:
Kein schwarzer Reuter auf *lybischem* Gaule
Aufgeschürzt, auch kein Läufer rennt voran.
Nirgends ist ein Maulthiertreiber.
Die Röfschen (Mannuli) werden schweigen.
O wenn es *Avitus* wüfste und hier wäre,
Ich würde kein fremdes Ohr fürchten,
Und so würde der ganze Tag schön verstreichen."

Defswegen findet *Martial* dieses Gefährt so behaglich, weil mehrere Freunde in Gesellschaft darin fahren konnten und es dabey so leicht war, dafs es von zwey (Mannulis) Kleppern oder Röfschen gezogen werden konnte Da es ganz überdeckt war, folglich die darinn Sitzenden von den Vorübergehenden nicht gesehen werden konnten, nennt er es eine liebliche Einsamkeit; überdiefs fuhr man selbst und aus dem Kasten sehr bequem, weil die Pferde neben einander und nicht einzeln vor einander liefen, man bedurfte also keinen Kutscher oder fremden Fuhrmann. Das ganze Epigramm scheint auf die Anecdote anzuspielen, welche *Fl. Josephus* von dem *jüdischen* Fürsten *Agrippa* erzählet: dafs er sich mit Caligula, während sie spazieren fuhren, unterhielt und ihm wünschte, dafs er bald den Thron Tibers besteigen möchte; der Kutscher, der voran im Wagen safs und ein freygelassener Sclave und Schwarzer des Agrippa war, fafste das ganze Gespräch auf und kurze Zeit darauf wurde er zum Verräther an seinem Herrn und Wohlthäter, welchen der Kaiser *Tiber* mit Ketten beladen liefs. Endlich kann man sich noch aus diesem Gedichte überzeugen, dafs der Bau des Covinus ganz

anders als der Esseda und der Carruca war; und wenn er nicht auch geringer oder einfacher gewesen wäre, so hätte *Martial* nicht sagen können, er seye ihm doch lieber als die beyden andern.

Olaus Magnus, Bischof von *Upsal*, sagt in seiner Geschichte von den alten mitternächtlichen Völkern, dafs in den ältesten Zeiten die *Nordweden* sich der Sichelwägen bedienet haben und ihre Streitrofse mit Streit-Decken von harten Ochsenhäuten bedeckten. Auch hatten sie noch allerley andere Kriegsfuhrwerke, unter andern auch Brandschlitten, welche mit brennbaren Materien angefüllt waren; mit diesen suchten sie, während dieselben in vollen Flammen aufloderten, in die Feinde einzurennen und ihr Lager in Brand zu stecken.

Capitel XLI.

Die Benna.

Ein jedes Fuhrwerk, worauf anstatt eines Kastens, ein geflochtener Korb befestiget war, nannten die *Gallier* Benna; sie bedienten sich dessen im Frieden, um Güter und Leute darin zu führen und im Kriege, um das Gepäck und die Waffen darein zu laden, wie die *Helvetier* auf die Carros. Im *Elsaſse* und in vielen Gegenden der *Schweiz* heifst noch der zweyrädrige Korbwagen, Bennenkarren und der geflochtene Korb, den man darauf stellt, eine Benne, wahrscheinlich kommt diese Benennung von dem alten Worte binnen oder binden her. Das *französische* Vanne und das *lateinische* Vannus eine Wanne scheint nicht sehr davon entfernt zu seyn; Banne heifst noch in *Frankreich* ein geflochtener Korb und Banneaux heifsen die Seitenkörbe der Saumthiere. Den Korbwagen nennt der *italienische* Landmann noch jetzt Benna.

In diesem Sinne nimmt es *Cato* de Re rust. Cap. XXIII: „Wenn es regnet, lasse man Körbe machen, den Weinmost zu seihen, Mehl mahlen, und Bennen (Bennae) anschaffen. Er versteht unter dem Worte Benna nur einen Wagenkorb, wie z. B. die Sirpea, oder dergleichen, nicht aber den ganzen Wagen. So gab also nachher diese Benna dem ganzen Fuhrwerke den Namen, wie ich schon oft bemerkt habe, dafs der ganze Wagen meistens den Namen von der Form des darauf stehenden Kastens annimmt.

Der Name Benna bezeichnet keine besondere Bauart von Wägen, sondern soll nur andeuten, dafs die Kästen geflochten und nicht vom Holze gemacht waren; übrigens war die Form dieses Korbes, so wie die des Geflechtes, verschieden.

Die geflochtenen Wägen, deren sich die *Gallier* und andere Völker im Kriege bedienten, waren zweyrädrig. Es gab aber auch dergleichen vierrädrige auf hohen und auch mit niedern Rädern, bedeckt und ganz offen; einige, die blofs zum Lastfahren dienten, andere, welche geräumig genug waren, viele Leute zu fassen und welche nicht allein, gleich der einfachen Rheda, auf Reisen, sondern auch im Falle der Noth, als Kriegs- oder Streitwägen gebraucht wurden. Denn damals, wie jetzt, bediente man sich allerley Vertheidigungsmittel, nachdem es öfters der Drang der Umstände erfoderte; und der Bauer, der mit seinen Söhnen zum Heere des Vaterlandes eilte, wufste sich gewifs eben so schnell einen seiner Landwägen zum Streitwagen herzurichten, als unsere heutigen Bauern, aus Mangel an Flinten, die Sensen und Sicheln zu mordenden Waffen umzuschaffen verstehen. Daher auch zu vermuthen, dafs der ärmere Bürger nicht immer seinen Kriegswagen in Vorrath da stehen hatte, sondern weil bey den *Galliern* der Bennenkarren der allgemein übliche leichte Bauernwagen war, so brauchte man da die Benna zum Kriege, wie in *Helvetien* die Carren, in *Britannien* die Esseden und in *Belgien* die Covinen, welche letztere, wenn nicht einerley mit der Benna, nur darin verschieden waren, dafs der Korb einen runden Deckel hatte, der, wie die daran befindlichen Sensen, leicht wieder abgenommen werden konnte.

Dergleichen Korbwägen gab es schon in den ältesten Zeiten und bey allen Völkern. Die *Griechen* hatten ihre Pleeta und die *Spartaner* ihre Canathra, sowohl auf zweyrädrigen als auf vierrädrigen Gestellen. Es war das leichteste, bequemste und einfachste Fuhrwerk, sowohl um Leute darauf zu fahren, als um Sachen darein zu laden und dem entfernten Landbewohner war es leichter und wohlfeiler sich selbst einen solchen Korb oder Gefäfs zu flechten, (sey es nun von Reisern, Weidengerten, Röhrchen oder Schilf) als einen Behälter von Holz beym Wagner machen zu lassen, oder selbst das Holz zu fällen, in Breter zu sägen und zu fügen. Defswegen ist auch zu glauben, dafs der Korbwagen, was auch seine verschiedenen Benennungen waren, unter die ersten und ältesten Fuhrwerke gehöre.

Vossius in seinem Glossario sagt: „Benne ist bey den *Niederländern* ein aus Ruthen geflochtener länglich viereckiger Korbwagen;“ und Benna heifst in der *gallischen* Sprache ein Fuhrwerk; daher werden diejenigen Combennones genannt, die mit einander auf einem Wagen sitzen. Combennones ist wohl nicht Alt-*Latein*, sondern Mittel-*Latein*, oder vielmehr aus der Lingua rustica in *Gallien*.

Einige wollen von Combennones das Wort Compagnon herleiten, und meynen, es heifse so viel als Reise-Gesellschafter; Andere aber behaupten, es bezeichne einen Mitstreiter; indem die alten *Gallier*, so wie die *Belgier*, sich im Kriege der zweyrädrigen Streitkarren bedienten. Der Streitkarren der *Belgier* war bedeckt und hiefs Covinus, jener aber der *Gallier* war offen und hiefs Benna. Beyde hatten anstatt des Kastens starke geflochtene Körbe; öfters wurden die Namen verwechselt und man nannte den Covinus auch Benna. *Cäsar*, der in seinen Commentarien, der Benna, als eines Kriegswagens erwähnt, giebt keine nähere Auskunft über seine Bauart, noch über seinen Gebrauch, oder die Anzahl der darauf fahrenden Streiter. *Diodor, Siculus* in Lib. V. Cap. 29 sagt von den *Galliern*: „Sie brauchen auf ihren Reisen und in den Schlachten zweyspännige Wägen, worauf sich ein Fuhrmann und ein Streiter befindet. Wenn sie in Gefechten den Reitern begegnen, so werfen sie nach denen, welche ihnen aufstofsen, mit dem Wurfspiefse, springen dann herunter und greifen nach dem Schwerdte. Den getödteten Feinden hauen sie die Köpfe ab und binden sie an ihre Pferde. Die erbeuteten Waffen lassen sie durch ihre Knechte zur Schau vor sich hertragen, wobey sie jauchzen und Siegeslieder singen.“ Uebrigens ist nicht ein jeder Heer- oder Kriegswagen ein Streitwagen; unter letztern versteht man nur solche, worauf die bewaffneten Krieger standen und vom Wagen herab gegen die Fufsgänger stritten.

Tab. XIX. Fig. 1 stellt einen solchen vierrädrigen geflochtenen Korbwagen vor, welcher eben sowohl als eine *gall.* vierrädrige Benna, oder als eine *römische* viereckige Sirpea, oder eine *spartanische* Canathra angesehen werden kann. Der Unterschied konnte bey dergleichen Gefährtern nicht grofs gewesen seyn: denn sie waren alle geflochten.

Obgleich keine Sitze auf dieser Abbildung angedeutet sind, so läfst sich doch aus dem Maafsverhältnisse des ganzen Wagens schliefsen, dafs der Kasten hinlänglich Raum enthielt für drey Sitze hinter einander, oder für sechs Combennonen oder sitzende Personen. Als Streitwagen wäre aber ein solcher, wie gegenwärtiger, ganz untauglich und zweeklos gewesen; jedoch gab es dergleichen vierrädrige Korbwägen oder Bennen, die zu Rüstwägen dienten, auch zu den Zeiten *Marc Aurels;* diefs beweiset diese Abbildung, die sich noch gut erhalten auf der Säule dieses Kaisers in *Rom* befindet. An dem Gestelle ist nichts zu bemerken, weil, wie gewöhnlich, die Deichsel, Langwiede und das Vordergestell ausgelassen ist. Auch ist kein Joch und kein Bauchgurt angezeigt, diese mufs man sich dazu denken: denn es fehlt an allen etwas. Die Räder, die vielleicht der *römische* Künstler zu niedrig gemacht hat, sind zwölfspeichig und das Fuhrwerk ist mit Mauleseln bespannt.

Dafs selbst die ältesten *Griechen* sich dergleichen auch als Packwägen bedienten, findet man in vielen Stellen bestätiget; solche waren dauerhaft gebaut, auf vier hohen und starken Rädern, wie z. B. in der *Odyssea* 6. Ges. v. 69 deutlich beschrieben ist: „Geh, es sollen die Knechte ein Lastgeschirr dir bespannen, hochgebaut, starkrädrig und mit geräumigem Korbe gerüstet.“ Der Korb lag nicht beständig auf dem Wagengestelle, sondern wurde nur alsdann darauf befestiget, wenn man dessen benöthigt war, wie in *Ilias* XXIV. v. 190, wo es heifst: „Aber *Priamos* befahl den Söhnen, ihm den rollenden Wagen zu rüsten mit Mäuler-Gespanne und den Korb auf den Wagen zu binden. Gewöhnlich standen die *Griechen* auf ihren zweyrädrigen Bigen, die mit Rossen bespannt waren; die Korbwägen aber, welche als Lastwägen dienten und worauf der Korb lang und geräumig war, wurden von Mäulern gezogen, wie *Ilias* XXIV. v. 700: „Nur die schöne *Kassandra* erblickt schon von ferne den Vater in dem Wagen-Sessel stehend mit dem Herolde und vor ihm her auch den Korbwagen mit den Maulthieren, worin auf Gewändern der Leichnam *Hector's* gestreckt lag.“ *Homer* in Odyss. Ges. VI. erzählt, wie *Alkinous* seiner Tochter *Nausikaea* einen Korbwagen bereiten läfst, worin sie die Gewänder des Hauses zu den Waschgruben führet:

„Und nachdem sie draufsen den rollenden Wagen der Mäuler
„Gerüstet, führten sie Mäuler davor und fügten ins Joch sie;
„Aber die Jungfrau trug das feinere Gewand aus der Kammer,
„Legte es dann in den Korb des schön geglätteten Wagens:
„Auch die Mutter legt' ihr labende Speis' mancher Art in das (Sitz-) Kästlein
„Und Gemüse dazu und gab ihr des Weines
„Im geisledernen Schlauch; und die Jungfrau trat in den Wagen,
„Nahm jetzt die Geifsel darauf und die prangenden Zügel;
„Treibend schwang sie die Geifsel und laut nun trabten die Mäuler.“

In spätern Zeiten waren jedoch dergleichen Beyspiele von anspruchloser Lebensart äufserst selten; daher *Phocion* in seinen Gesprächen III. ausruft: „Ich liebe die einfachen Sitten, die *Homer* besingt. Könige, welche die Anzahl ihrer Kühe, ihrer Ziegen, ihrer Schaafe wissen und ihre Speisen selbst bereiten; Königinnen, die die Kleider für ihren Gemahl selbst spinnen und eine Fürstentochter *Nausikäa*, die auf einem Korbwagen an den Flufs fährt, um die Gewänder der Ihrigen zu waschen.“

Aber diese Korbwägen dienten bey den *Griechen* nicht allein um Gepäcke darauf zu laden, sondern auch zum Reisen und zum Spazieren-

fahren. Es war der gewöhnliche bürgerliche Wagen, dessen sich die Vornehmen selten bedienten; jedoch lieset man in *Xenophons* Lobrede auf den *Spartaner* König *Agesilaus*: „*Agesilaus* lebte sehr einfach; will dieses Jemand nicht glauben, so lasse er sich sagen, wie er auf einem geflochtenen bürgerlichen Wagen nach *Amykläa* gefahren sey."

Die *Lacedämonier* oder die *Spartaner* nannten den vierrädrigen Korbwagen, der bey ihnen sehr üblich war, Canathron. Sie bedienten sich dessen auch bey feyerlichen Gelegenheiten und um Bräute darauf zu führen, wo sie ihn alsdann mit grünen Zweigen, Blumengewinden und Bändern verzierten. *Plutarch* in dem Buche de Virtutib. feminar. sagt von den *Chiern*: „Wenn aber die Braut auf dem Wagen gefahren worden;" und *Pollux* Lib. III. Cap. 3 bemerkt, dafs die Braut meistens auf einem Wagen gefahren, die aber zu Fufse gieng, Humipes genannt wurde. *Hesiod.* in der Beschreibung von *Hercules* Schild v. 273 sagt: „Andere führten auf einem schön gemachten Wagen dem Bräutigam die Braut zu." S. Tab. XXXVI. Fig. 1. Auch zu den Opfern und Festen fuhren die Frauenzimmer auf Canathren, alsdann waren aber solche ringsum mit Blumenkränzen verziert und wegen der Hitze und des Regens mit Leinwand bedeckt; diese nennt *Athenäus* Lib. IV. Cap. 7 Canathra camerata. In dem Schauspiele, *Plutus*, von *Aristophanes*, sagt im 3. Acte die alte verliebte Bäuerin: „Wenn ich zu dem grofsen Feste der *Eleusinischen* Geheimnisse auf einem Wagen fuhr und mich nur von ungefähr ein Jüngling anblickte, so prügelte mich mein Geliebter den ganzen Tag." Und *Didymus* sagt bey dem *Athenäus* Lib. XII. Cap. 11, wo von den *Hyacinthischen* Festen der *Spartaner* die Rede ist: „Einige Jungfrauen fuhren auf Canathren, die ringsum geflochten und überall prächtig geschmückt waren; andere fuhren auf Diphren." S. Tab. XXX. Fig. 3. So schreibt auch der Scholiast des *Aristophanes*: „Die *Athenischen* Weiber fuhren auf Wägen zu den grofsen Opfern in *Eleusis*; die Göttin *Ceres* wurde auch Mater *Eleusina* genannt. Und *Hesychius* sagt: Canathron ist ein Wagen mit einem Gertengeflechte, in welchem die Jungfrauen in Pomp fuhren, wenn sie sich zu den Opfern der *Helene* begaben.

Canathron, lat. (Canistrum) hiefs eigentlich ein jeder Korb, der aus Seebinsen oder Meerröhrchen (Canna) geflochten war, wovon dieser Korbwagen vermuthlich den Namen erhielt. Die *Spartaner* machten solche vorzüglich von den Sprösslingen oder Gertchen der sogenannten spanischen Pfriemen oder des Ginsters; alt*französisch* hiefs es Génestre, nun wird es Génêt geschrieben; *Plinius* nennt es Genista *). Die *Spartaner* machten auch Stricke daraus; noch

*) Von diesen Ginsterkörben, welche Canaster oder Canasse heifsen und worin der Thée, Caffé, Tabak aus *Ostindien* nach *Europa* versandt wird, kommt die Benennung

werden alle dergleichen Arbeiten von Ginster, in *Frankreich* Sparterie genannt. Ehemals trugen die Nachtwächter und Feuerlöscher im alten *Rom* solche geflochtene Schuhe und Mäntel, welche kein Feuer fiengen, wenn sie durchnäfst wurden, sie traten damit das Feuer aus und liefen unbeschädigt über die Kohlen: man hiefs sie defswegen Sparteoli. Die Alten pflanzten grofse Anlagen von diesem Ginster; einen solchen Platz hiefsen sie Spartarium.

Kanaster-Tabak her; Kanesterlein, oder Känsterli, heifst noch in der *Schweitz* im *Sundgau* u. e. Gegenden im *Elsafse*, ein Brodkorb oder ein Verschlag, worin man die Speisen aufbewahrt.

Capitel XLII.

Das Essedum.

Diesen zweyrädrigen Streitwagen, dessen unter andern Schriftstellern *Cäsar*, *Cicero*, *Virgil*, *Martial* und *Seneca* erwähnen, schreiben Einige den *Galliern* zu, die jedoch statt dessen den Covinus oder die Streitbenna (denn beyde waren von Weiden geflochten,) zum Streitwagen gebrauchten; Andere aber, und zwar die Meisten, theilen ihn den *Britanniern* und den *Belgiern* zu; wie *Virgil Georg.* III. v. 204, wo er von einem jungen feurigen Gaule edleren Stammes spricht: „Am weichen Halse trägt er besser die *belgischen* Esseden;" wobey *Servius* bemerkt, die *Römer* haben den Gebrauch dieses *gallischen* Gefährtes in *Belgien* gefunden: denn die *belgische* Landschaft gehöre zu *Gallien* (nam Belgiae civitas est Galliae). *Properz*, *Virgils* Zeitgenosse, Lib. II. Eleg. 1. ruft aus: „O *Mäcen!* du beneidete Stütze meiner Jugend, du Ruhm meines Lebens und meines Todes, halt, wenn dich der Weg von ohngefähr bey meinem Grabe vorbeyführt, halt an die *britannischen* Esseden mit den ausgeschnitzten Jochen." Die *Belgier* hatten dieses Gefährt wahrscheinlich in *Britannien* kennen gelernt; denn nicht lange vor *Cäsars* Einfalle hatten sie sich des gröfsten Theils dieser Insel bemächtiget, die alten *Gaelischen* Bewohner nach *Irland* und *Schottland* verdrängt und sich ebenfalls den Namen *Britannier* angeeignet, mit dem sie auch *Cäsar* (der nur mit ihnen, nicht aber den verdrängten *Britanniern* Kriege führte,) uns immer bezeichnet.

In der *niederländischen* Sprache scheinet wenigstens keine Spur dieses Namens zu seyn; denn des *Kilian Dufläus* *), „Hessig-Waghen, Hitzig-Wagen, Esseda; und Hessenaer, Essedarius;" woraus *Martini* **) eine

*) S. dessen Etymologicon.

**) Lexic. Ling. lat.

Art vierrrädrigen Reise- und Schnellwagens erschafft, scheinet blos von jenem Gelehrten erfunden, um seinen *Belgiern* ein Geschenk damit zu machen; dagegen findet man noch heut zu Tage im *Gälischen* das Wort Efs für Fahrzeug, Schiff, woraus wahrscheinlich die *Phönizier* (die schon lange vor der Einwanderung der *Belgen* mit den *brittischen* und nachbarlichen Inseln wegen des Zinnes und des Bernsteines bedeutenden Handel trieben) den Namen Hasseda, Hassedan, welcher im *Phönizischen* und *Ebräischen* einen Wagen bedeutet und aus dem die *Griechen* später, Essedon gebildet haben. Noch heifset in der *Bretonischen* Sprache, die der *Gaelischen* so ähnlich ist, Efs, ein Wagen. Andere wollen obiges Wort von dem *Englischen* a Seat, ein Sitz, ableiten, weil man, wie z. B. die *Griechen* und die *Römer*, nicht blos den eigentlichen Kasten des Wagens, sondern auch nicht selten den ganzen Wagen, Diphron, Sella, oder Sitz benannte; noch Andere von assidere, aufsitzen; Ableitungen, deren Richtigkeit oder Unrichtigkeit wir dahingestellt seyn lassen.

Das Essedum war ein leichtes zweyrädriges Fahrwerk und wurde sowohl im Kriege zum Kampfe, als im Frieden zu Reisen und zur Landwirthschaft gebraucht. Es war vorn zum Einsteigen eingerichtet und hinten geschlossen und zugerundet (gerade das Gegentheil des *griechischen* Diphron) und im Streit stand aufser dem Fuhrmanne (Auriga) noch ein Krieger (Essedarius) darauf, der von da herab kämpfte; *Diod. Sic.* bemerkt Lib. V. v. 21: „Die *Britannier* gebrauchen ihre Wägen eben so, wie, der Ueberlieferung zu Folge, die *griechischen* Helden vor *Troja* darauf gekämpfet haben.“

Schon vor *Cäsars* Uebergange nach *Britannien* war die Esseda zu *Rom* im Gebrauche, zwar nicht als Streitwagen, sondern als zweyrädriges Stadt- und Landgefährt, welches bald in ganz einfacher Form, bald mit ungemeinem Prachtaufwande verfertiget war. *Cicero* sagt in einem Briefe an den *Atticus* Lib. VI: „*Vedius* begegnete mir mit zwey Esseden und einer vierpferdigen Rheda;“ da er in diesem Briefe, der schon vor *Cäsars* Uebergange nach *Britannien* geschrieben seyn soll, ihrer als eines gewöhnlichen Fahrgeräthes erwähnet, so kann man annehmen, dafs die *Römer* dasselbe, wenn nicht bereits in ihren vieljährigen Kämpfen mit den *Karthagern*, doch vielleicht schon vor *Cäsars* Kriege mit den *Galliern*, durch Verkehr mit den *Belgiern* kennen gelernt haben. Der Bischof *Jornandes* zu *Ravenna*, der um das J. 560 unter Kaiser *Justinian* lebte, sagt in seiner Geschichte der *Gothen* Cap. 2 von den *Britanniern* ausdrücklich: „Sie bedienen sich nicht allein der Reiterey und des

Fufsvolkes, sondern auch der Zweygespänne oder Bigen und der Sensenwägen, welche sie nach der gewöhnlichen Sprache Esseden nennen.“ Ob aber die Esseden, wie Einige behaupten, schon zu den Zeiten der Unterjochung durch die *Römer* besichelt gewesen, ist nicht wahrscheinlich, weil bey den alten Schriftstellern sich keine Aeufserung zu Gunsten dieser Behauptung auffindet. *Cäsar*, der sie blofs die rasselnden nennt, würde gewifs bestimmter davon gesprochen haben, wenn dieses der Fall gewesen wäre. Zwar erwähnet auch *Sidonius* „die Führer der rasselnden Esseden“, eben so auch *Seneca* Epist. 56, woraus viele Gelehrte schliefsen, die daran befestigten Sensen müfsten diesen Lärm verursacht haben, obschon *Cäsar* bestimmt bemerkt, dafs dieses Gerassel von den Rädern entstand. Allein die Räder selbst klangen und töneten nicht, sondern die grofsen eisernen Scheiben, welche hinter der Nabe an den Achsen spielten, dergleichen man noch an den *belgischen* und *östreichischen* Lastfuhrwerken antrifft. In *Kärnthen* und *Steyermark* sieht man solche Scheiben, die ungefähr einen Viertels-Zoll dick und bis zwanzig Zoll breit sind und während des Fahrens durch das Anschlagen der Räder einen hellen Schall von sich geben. Weil jede Scheibe einen besondern Klang hat, so ist das Geräusch, welches mehrere solcher mit einander fahrenden Wägen verursachen, einem entfernten Glockengeläute zu vergleichen. Daher sagt *Claudian* Epig. 1 von den *gallischen* Mauleselinnen: „Sie ziehen einträchtig die vieltönenden Esseden.“ Wäre hier nur von dem Geknarre der Räder die Rede, so würde sie *Claudian* sehr unrichtig die vieltönenden genannt haben. Da aber diese Esseden, wovon hier der Dichter spricht, keine *britannische* Streitwägen, sondern *gallische* Lastkarren waren, an welche man die Maulthiere einzeln vor einander spannte, so konnte er auch das Getön der Glöckchen und Schellen (womit gewöhnlich die Halsriemen dieser Thiere besetzt waren) gemeint haben, wie dieses noch in den mittäglichen Provinzen in *Frankreich* üblich ist, wo die Zäume und Halsriemen dieser Thiere mit Roll-Schellen verzieret und die Kummete mit gelben oder blaugefärbten Schaafpelzen überdeckt sind. *Martial* erwähnt ebenfalls der Esseden mit Bisonten bespannt, jedoch nicht als etwas allgemeines, sondern als einen seltenen Aufzug im Circus, Lib. I. Epig. de Spectaculo: „Die Esseda, welche die ungeheuren Bisonten ziehen“ *). Die *britannischen* Streitwägen waren

*) *Solin* im Cap. 20. §. 4 erzählt von diesen Thieren: „In *Germanien* (gegen die *sarmatischen* Gebürge) giebt es sehr viele Buckelochsen (Bisonten), die, dem wilden Ochsen ähnlich, den Hals voller Borsten, die Mähne starrend, viel schneller als die Stiere sind. Gefangen,

aber immer mit Pferden bespannt, wie *Cäsar* bezeugt und besonders in Lib. IV. Cap. 33, wo er der *Britannier* Art zu streiten beschreibet. „Sie fangen nämlich damit an, dafs sie nach allen Seiten auf ihren Wägen hin- und herreiten (perequitant) und schiefsen Pfeile ab. Durch das Toben ihrer Pferde und das Gerassel der Räder *) bringen sie die Glieder in Unordnung, und nachdem sie sich in die Schwadronen der Reiterey eingedrängt haben, springen sie von ihren Esseden herab und fechten zu Fufse. Unterdessen ziehen sich die Fahrmänner ein wenig aus dem Treffen und nehmen eine solche Stellung, dafs, wenn jene von den vielen Feinden gedrängt würden, sie einen schnellen Rückzug zu den Ihrigen haben. Auf diese Art leisten sie nicht allein den Dienst einer behenden Reiterey, sondern auch eines standhaften Fufsvolkes. Durch den täglichen Gebrauch und Uebung haben sie es so weit gebracht, dafs sie auf einem jähen und abhängigen Boden die Pferde im vollen Laufe anhalten, oder ganz kurz umlenken können, hin und her auf der Deichsel laufen **) und auf dem Joche, wo es auf der Deichsel liegt, emporstehen und eben so geschwind sich wieder in den Kasten begeben.“ Hiebey ist zu bemerken, dafs der Essedarius, so wie der Auriga gleiche Gewandtheit hatten dieses auszuführen und öfters sah man dergleichen Wagenstreiter vom Joche herabfechten, während die Pferde im vollen Rennen waren. Davon spricht auch *Manilius* im Lib. V. v. 31: „Er konnte die sichern Fufssohlen feststützen, mit denen er über die Pferde schreitet.“ *Silius* Lib. X sagt ungefähr das nämliche von einem tapfern Reiter, der stehend nach der Art der Desultoren von seinen zwey Reitpferden herabfocht: „Nie sprang ein Reiter glücklicher als er auf dafs muthige Rofs, welches mit ihm über das Schlachtfeld dahin flog.“ Es scheint *Juvenal* in seiner 4. Satyre spricht von einem solchen Wagenkämpfer, wenn er sagt: „Auch *Arviragus* stürzt von der *britanni-*

---

lassen sie sich niemals zähmen. Dort giebt es auch Auerochsen (Uros), die das unerfahrene Volk, Büffelochsen (Bubalos) nennt; die Hörner der Auerochsen schwellen sich zu solchem Maafse aus, dafs sie wegen ihrer vorzüglichen Innenweite bey königl. Tafeln zu Trinkgefäfsen gebraucht werden.“ *Tacitus* Annal. IV. v. 27 sagt: die Auerochsen werden in Gruben gefangen und getödtet; der Jüngling, der auf diese Art die meisten getödtet, bringt die Hörner in die öffentliche Versammlung und ärntet grofses Lob. Sie umzieren diese Hörner am Rande der Mündung mit silbernen Reifen und bedienen sich ihrer bey grofsen Gastmalen statt der Becher. Die *Friesen* mufsten an die *Römer* einen Tribut an Urhäuten entrichten.

*) Et strepitu rotarum. Hier ist nicht von Sensen oder Sicheln die Rede.

**) Diese Deichseln und Joche mufsten also nicht rund, wie die gewöhnlichen, sondern oben flach gewesen seyn, wie z. B. die, welche man auf Tab. VII. Fig. 2 bezeichnet findet.

schen Deichsel.“ Die Essedarii waren bey den *Römern* wegen ihrer Tapferkeit und aufserordentlichen Gewandtheit sehr im Rufe; defswegen sagt *Cicero* Epist. Lib. VII. ad *Trebatium*: „Du hast zwar gelernt in allen Stücken vorsichtig zu seyn; aber hüte dich jedoch, dafs du nicht von den *britannischen* Essedariis erwischt werdest.“ Die *Britannier* bedienten sich ihrer nicht allein auf ebenen Gefilden, sondern in Gebirgen, in Thälern und sogar auch in Wäldern; dieses beweiset unstreitig, dafs es keine Sensenwägen waren, wie Einige behaupten wollen, da die letztern nur auf grofsen Ebenen mit Nutzen angewandt werden konnten. *Jul. Cäsar* sagt in Bell. gall. Lib. V. Cap. 19: „*Cassivellaunus*, der *britannische* Heerführer, behielt ungefähr viertausend Essedarii *) bey sich, mit welchen er sich ein wenig von der Strafse ab in unwegsame und waldige Orte verbarg; und da diese alle Wege und Stege kannten, fielen sie öfters unbemerkt aus ihren Waldungen und richteten grofsen Schaden unter der *römischen* Reiterey an.

Viele neuere Gelehrte bezweifeln daher die Aechtheit der *gaelischen* Gedichte *Ossians* **), weil darin keine gemeinen Streitwägen vorkommen und nur von denen der Anführer der Heere Erwähnung geschieht, wie z. B. jenes des *Cuchullin*, den der Dichter (der in Beschreibungen der Nebensachen sehr sparsam ist) hier als für alle geltend, mit Pferden und Verzierung recht umständlich und malerisch darstellt. Von diesem sagt *Adelung*, dafs es mehr einem *Pariser* Phäton-Wägelchen, das in Riemen und Federn hängt, als einem *britannischen* Streitwagen ähnlich sähe, (welches sich eben sowohl von dem Wagen der *Juno*, den *Homer* beschreibt, im Scherze sagen liefse.) *Ossian* sagt jedoch in seinem *gaelischen* Texte Nichts, welches vermuthen liefse, dafs seine Streitwägen keine jener Esseden waren, deren sich die *britannischen* Völker allgemein bedienten; auch ist nicht erwiesen, dafs es in den Heeren der *Gael* keine andere Streitwägen als jene der Anführer gab, weil dieser Dichter keine Meldung davon macht, sondern vielmehr glaublich, dafs der Gebrauch der Streitwägen in *Caledonien*, so viel es die hügeliche und bergigte Gegenden gestatteten, eingeführt war; denn was würden die Benennungen in

*) Wenn auf jedem Wagen nur ein Essedarius neben dem Auriga stand, so hatte *Cassivellaunus* 4000 Esseden bey sich, wurden aber hier die Aurigen auch zu den Essedarien gezählet, so blieben ihm doch noch 2000 Esseden übrig, die er in die Waldungen längs der Landstrafse vertheilte: wie grofs mufsten also die Wägen-Schwadronen gewesen seyn, die im freyen Felde fochten?!

**) Der nach Einigen zu *Caracalla's*, nach Andern schon zu *Cäsars* Zeiten gelebt haben soll.

der Mehrzahl anders bedeuten, die so oft in seinen Gedichten vorkommen, wenn nur von einem einzelnen Wagen die Rede wäre? wie z. B. „Du Fionnghal der Wägen“ und in *Calthonn*, „Söhne *Cathmor's*, des Fürsten der Wägen, Lenker der Wägen“ u. s. w. Die meisten Kritiker haben nur die *englischen*, oder die nach diesen bearbeiteten *deutschen* und *französischen* Uebersetzungen verglichen; hingegen ist die neuere teutsche Uebersetzung von *Ossians* Gedichten des *Christian Wilhelm Ahlward* buchstäblich nach dem *Gaelischen* gegeben. Folgende Beschreibung von der Streit-Esseda des Cuchullin, (s. Fionnghal Gesang I,) giebt eine treffliche Erklärung dieser Gefährter.

„Siehe! der Wagen, der Wagen der Mordschlacht
Rollt durch die Haide mit Tod;
Er, der zierliche schnelle Wagen
Seuma's herrlichen Sohn's der Gefahr.
Er krümmt sich hinten, den Wogen gleich,
Wie Nebel sich um Klippen wölb't,
Edler Steine Glanz umkreis't ihn,
Wie Wellen ein Schifflein bey Nacht.
Seine Deichsel ist blanke Eib'
Und der Sitz von geglättetem Bein.
Bewahrer der Lanzen ist er,
Der Schilde, der Schwerdter der Helden.

Rechts zur Seite des Wagens
Prangt ein Rofs, von Feuer schnaubend,
Hoher Mähne, die dunkele Brust breit,
Hochspringend, ein starker Gebirgssohn,
Schmetternden Halles der Fufs.
Die Mähn' umwallt ihm das Haupt,
Wie Nebel das Lager des Wilds.
Die Farb' ist ihm glänzend, der Lauf
Schnell ihm, *Sithfad* sein Name.
Gegenüber am Wagen des Kriegs
Braus't schwanenhalsig ein Rofs,
Dünnmähnig, voll Muth, starkhufig,
Weifsnasig, schnell, vom Gebirg,
Dubhsrongheal heifset der Schlachthengst.
Der schmalen Riemen tausend
Binden den Wagen empor.

Das blanke Gebifs des Zaums
Umhüllet im Munde der Schaum.
Gestein hellschimmernder Pracht
Schlingt sich über die Mähne der Rosse,
Die, flüchtig wie Nebel an Höh'n,
Hintragen den Helden zum Ruhm.
Wilder, wie Wild ist ihr Flug,
So stark wie der Adler die Kraft;
Ihr Wiehern wie Toben des Sturms
Auf Grommeall, ersticket vom Schnee."

Die Beschreibung, die hier *Ossian* (*Oisian*) von dieser schönen Streit-Esseda und ihrem Gespänne giebt, scheint zu sehr theilerregend, als dafs sie nicht einige Erläuterungen verdiene; so heifst es z. B. im Texte: „Der Kasten krümmt sich hinten;" auch die Esseden, von denen *Cäsar* spricht, waren hinten zugerundet, geschlossen und vorne offen, ungefähr wie Tab. XXVI. Fig. 10. *).

Der ganze Wagen bestand aus der Achse, den zwey Rädern, der Deichsel und dem Kasten oder dem sogenannten Sessel und ward, wie der *griechische* Diphros, auf die Achse und die Deichsel mit eisernen Banden oder Nägeln befestiget; wenn es also heifst, dafs tausend Riemchen den Wagen emporbinden, so wird nicht gesagt, dafs der Kasten in Riemen, noch viel weniger in Federn hieng, auch nicht wie *Ahlwardt* will, dafs der Kasten mit Riemchen — auf die Achse — festgebunden war, sondern es ist glaublicher, dafs hier nur von den Jochgebinden die Rede ist, die auch *Homer* öfters beschreibet und die bey den Alten sehr vervielfältigt und prächtig waren.

Die *Caledonier* bedienten sich statt der Stricke, sowohl an ihren Fuhrwerken, Gezäum' und Geschirren, selbst als Tauwerk an Schiffen, verschiedener lederner strickartiger Geflechte, die aus einer Menge Riemchen zusammengedreht oder geschlungen waren, dergleichen noch zu unsern Zeiten in *Graubündten* und in mehreren Ländern, wo der Hanfbau selten, üblich sind. *Cäsar* schreibt von den *Belgiern* in Bell. civ. Lib. III. Cap. 13, dafs

*) Von dem Verfasser entworfen, also nicht auf Antiken gefunden.

J. C. Générot del.

Schleich sc.

sie statt der Segeltücher von Leinen, dergleichen von dünne gearbeitetem Leder verfertigten. (alutaeque tenuiter confectae) Vermuthlich waren demnach ihre Schiffseile auch von Leder geflochten, da sie ihre Anker, wie *Cäsar* lehret, statt an Thauen, an eiserne Ketten befestigten.

Die Jochriemen waren öfters ungemein lang, weil sie zuweilen an einem Stücke die Hälse der Thiere statt der Halsriemen mit dem Joche vereinigten und die Deichsel an das Joch befestigten und umschlangen, (wie im Capitel der Joche zu lesen); und da oben erwähnte aus einer Menge dünner Riemchen wie unsere Peitschenschlingen zusammengeflochten waren, so konnte der Dichter wohl sagen: „der schmalen Riemen tausend binden den Wagen empor," da mit diesen das Ende der Deichsel an das Joch gefüget und aufgezogen und also der Wagen emporgebunden ward. So z. B. sagt *Hesiod*, in der Dichtersprache, hunderterley Hölzer werden zum Bau eines Wagens erfodert; anstatt, mehrere, vielerley Holzarten, werden dazu gebraucht.

Es gehörte schon bey den ältesten Völkern zum Schmuck und zur Zierde, die Panzer und Waffen, so wie die Joche und Pferdzeuge mit einer Menge lederner Riemchen oder Nestel zu behängen, wie man noch an den *egyptischen, persischen, türkischen, russischen* und *hungarischen* Pferdezeugen sieht.

Die Egide der *Minerva* erblickt man auf den ältesten Monumenten mit dergleichen Nesteln angeschnürt, deren Ende mit metallenen schlangenköpfigen Zwingen beschlagen sind; so ist auch der Brustharnisch des *griechischen* Wagenstreiters, Tab. XXII. E. Fig. 1; und in *Ossians* Gedichte, *Cath Loduinn*, 1. Gesang: „Er zerhieb den Prunk des Geriems am Schlachtschild."

Die Edelsteine, welche den Rand des Kastens und das Gezäum der Pferde schmücken, (wie noch heut zu Tage das Gezäum, Sattelzeug und Geschirrwerk bey den *orientalischen* Völkern besetzt wird) sind nichts anders, als allerhand farbige blankgeschliffene Kiesel, wie es in der Urstelle buchstäblich heifst: „Allerley glatte schimmernde Kiesel sind rund um den Wagen."

Die Deichsel des Wagens ist von Eibenholz, welches in *Schottland* sehr gemein und besonders von jungen Stämmen zähe und biegsam ist. Die äufsere Seite des Kastens (und nicht die des innern Sitzbänkchens) ist mit geglätteten Plättchen von Bein eingelegt: denn da pafste dieser Zierrath besser zu den glänzenden Steinen des Randes und diente auch zugleich als ein Schild, woran die Pfeile abprellten. Das Sitzchen in dergleichen Streitwägen scheint

ganz überflüssig; es konnte den Streiter nur in seinen Bewegungen hindern, der gewifs nicht sitzend focht. Ferner sagt *Ossian* von dem Kasten: „Bewahrer der Lanzen, der Schilde, der Schwerdter der Helden ist er.“ Schon an den *egyptischen* Streitwägen Tab. XXII. und folgenden, bemerkt man die Kästen der Streitwägen mit allerley Waffen umgeben und in *Homers* Ilias findet man viele ähnliche Stellen vom Diphron; so in *Statius* Thebaide: „rings um ihn, im Streitwagen, bebte ein Wald von Speeren.“ *Ossians* Esseda ist mit zwey Pferden bespannt, *Sithfad* und *Dubhsrongheal* benannt, eine Sitte, die bey den ältesten Völkern üblich war; und unter den vorzüglichen Eigenschaften, die er an diesen Schlachtrossen lobt, vergifst er auch nicht den schmetternden Hall und die Stärke ihrer Hufe zu rühmen, welches mit dem Sonipes, Aeripes der Alten ganz übereinstimmt *). Man hat Beyspiele, dafs auch Weiber die Streitwägen als Heldinnen bestiegen; so lieset man bey *Dio Cassius*, dafs bey einer Schlacht, wo *Suetonius* eine *römische* Armee gegen 230,000 Mann *Britannier* führte, die letztern ihres Sieges so gewifs waren, dafs ihre Weiber auf Wägen in den Streit folgten, um davon Zeuge zu seyn. Die Menge ihrer Wägen umschlofs das ganze Lager, wie eine Umschanzung; die *Römer* blieben jedoch Sieger, 80,000 Feinde bedeckten das Schlachtfeld und die ungeheure Menge der Wägen vermehrte die Verwirrung. Während der Schlacht sah man die Königinn *Boudicea* mit ihren zwey Töchtern auf einer Essede stehend ihren Kriegern Muth zurufen und sie zum Streit anfeuern. *Tacitus* sagt von dieser Königinn, sie habe sich bald hernach vergiftet.

Xenophon erzählt in seiner *griechischen* Geschichte Lib. III. Cap. 4: *Mania*, die Wittwe des *Zenis*, welche *Pharnabazes* als Statthalterinn von *Aeolien* an die Stelle ihres Mannes ernannte, zeigte in allen ihren Handlungen einen männlichen Geist; sie griff die Städte *Larissa*, *Hamapitus* und *Colonae* mit

*) Cambden, Cal. CXXVII nennt die bedeckten Streitwägen der *Schotten* und *Picten* Carroghes: „Als die *Römer* wieder nach Hause gezogen waren, sah man in grofsen Haufen aus den kleinen engen Löchern ihrer Carroghen oder Karren .... einen düsteren Schwarm Ungeziefer kriechen, eine abscheuliche Rotte von *Schotten* und *Picten*.“ S. Mehreres hierüber in Archaeologia etc. published by the Society of Antiquaries of *London*. Vol. V. Cap. XXVII. Vergl. die Abbildung des Covinus, Tab. XXV. Fig. 1, welche von der Esseda ganz verschieden ist. Vielleicht auch waren diese Carroghen keine Streitwägen, sondern nur bedeckte Karren, worauf sie ihre Weiber, Kinder und Gepäcke nachführten?

griechischen Völkern an und sah auf ihrem Wagen stehend den Stürmenden zu. *Herodot* in Melpomene sagt: „Die nächsten Nachbarn der *Libier* sind die *Zaveker*, deren Weiber die Wägen in den Streit fahren;“ nämlich als Aurigen, nicht als Streiter.

Nicht alle Esseden dienten zum Streit; selbst in *Britannien* bediente man sich ihrer auch zum Reisen und zum Spazierenfahren, denn es war dort das gewöhnliche zweyrädrige unbedeckte Fahrwerk. *Cicero* schreibt an den *Trebatius* Lib. VII. Epist. 7: „In *Britannien* höre ich, soll es weder Gold noch Silber geben; wenn das ist, so rathe ich dir, nimm das erste beste Essedum und eile schnell zu uns;“ *Trebatius* war damals in *Britannien;* defswegen empfiehlt ihm *Cicero* dieses dort allgemeine und wohlfeilste Fahrwerk. Dem ohngeachtet fanden die *Römer*, als sie in jenes Land einbrachen, dort die Joche der Wagenpferde auf allerley Art sehr künstlich ausgeschnitzt (Juga caelata) und eingelegt und ihre Gezäume mit Elfenbein reich verziert; eine Folge ihres ehemals bedeutenden Handels mit den *Phöniciern* und *Carthagern*. *Properz* Lib. IV. nennt sogar das Essedum „den gemalten Wagen“ (pictus Currus).

Die *Gallier* waren nachher die Ersten, welche die Esseden, deren sie sich in der Stadt und zum Reisen bedienten, mit allerley Zierrathen von getriebenem Messing schmückten, welche oft so künstlich gearbeitet und übersilbert waren, dafs man dergleichen Beschläge für gediegenes Silber genommen hätte. *Plinius* sagt, dieses seye eine *gallische* Erfindung und *Alizia* oder das heutige *Alice en Bourgogne* war wegen dieser Arbeiten sehr berühmt. Man verfertigte daselbst nicht allein dergleichen Zierrathen für allerley Wägen, sondern auch reiches Beschläge für Reitzeug, Joche und Geschirrwerk. Auch die *Biturigen* oder die Bewohner des heutigen *Berry* in *Frankreich* trieben grofsen Handel mit dergleichen Waaren, welche sie auf eben die Art im Feuer zu vergolden wufsten. Die *Römer* führten bald diesen neuen *Luxus* auch in *Italien* ein, daher *Plinius* ausruft: „Es ist zu bedauern, dafs dergleichen künstliche Arbeiten, welche verdienten in den Zimmern der Grofsen bewundert zu werden, nun an den Esseden angeheftet, im Kothe und Staube herumfahren.“ Dieser Luxus nahm nachher in *Rom* so überhand, dafs nach dem Zeugnisse *Suetons* Cap. 16, als ein neues silbernes Essedum in der Strafse Sigillaria zum Verkaufe ausgestellt war, welches sich durch seine auffallende Pracht zu sehr auszeichnete, *Claudius* als damaliger Censor, solches wegnehmen, bezahlen und alsdann öffentlich zerschlagen liefs, um dadurch einem so verderblichen Luxus Einhalt zu thun.

Die vornehmsten Personen *Roms* bedienten sich dieses leichten angenehmen Fuhrwerkes vorzüglich zu Spazierfahrten, weil es, wie das Cisium, sehr leicht war und für mehrere Personen Platz enthielt. Es war, wie letzteres, das *römische* Cabriolet; daher sagt auch *Cicero* die transcurrentes Essedae, oder die dahineilenden, hätten ihn in der Stadt umrasselt; solche mufsten aber auch häufig auf dem Lande im Brauche gewesen seyn; dieses läfst sich aus einer Stelle *Horat.* Lib. II. Ep. 1 schliefsen, wo er von den Neugierigen spricht, die sich auf allerley Fahrwerken nach der Stadt begeben, um einen Triumphzug mit anzusehen: „Bald werden die gefangenen Könige mit rückwärts gebundenen Händen vorbeygeführet; es eilen die Esseda, die Pilenta, die Petorrita und die Schiffe."

Suetonius erzählt Cap. 51, dafs sich *Caligula* einer Esseda bediente, als er über den *Rhein* in Hohlwegen durch das gedrängte Heer reiste; und Cap. 26: „Er gab sogar zu, dafs Männer, welche die höchsten Ehrenstellen bekleidet hatten, in der Toga seinem Essedum etliche tausend Schritte entgegen giengen; eben so im Leben des Kaisers *Galba* Cap. VI, dafs dieser, als er in *Gallien* noch Feldherr war, dem Essedum des Kaisers zwanzigtausend Schritte entgegen lief; und Cap. 18, dafs, als der nachherige Kaiser *Galba* in einer Esseda reisete, ein Opferochse, vom Schlage betäubt, auf dieselbe zurannte.

Dergleichen hohe und fürstliche Personen konnten von der Esseda wohl auf der Reise und auf dem Lande Gebrauch machen, aber sie war jedoch kein so stattliches Fuhrwerk, dafs sie sich derselben, wäre sie auch noch so zierlich und reich verziert gewesen, bey öffentlichen Auffahrten, ihrem hohen Range gemäfs, hätten bedienen können; defswegen eifert auch *Cicero* in der 2ten *philippinischen* Rede wider den *Antonius*, dem er den Gebrauch derselben mit folgenden Worten vorwirft: „Ist wohl je so etwas Schändliches und Niedriges, so was Schimpfliches gehört worden? Ein *Tribunus Plebis* fuhr in einem Essedum, voran giengen die Lictoren mit Lorbeeren begränzt." *Cicero* tadelt nicht dieses, dafs *Antonius* in einem Essedum fuhr, sondern dafs er sich dessen in seinen Amtsverrichtungen bediente; und weil er es unschicklich fand, dafs dieser als Volkstribun, die Lictoren mit bekränztem Kopfe vor einem solchen Gefährte aufziehen liefs.

Eben so würde es nach unsern Sitten auffallend scheinen, wenn ein Minister oder einer der ersten Staatsbeamten in einem zweyrädrigen Cabrio-

let, mit Leibwachen, Rathsdienern und dergleichen umgeben, in die Rathssitzungen führe.

Endlich muſs ich noch bemerken, daſs die *Römer* zuweilen den schweren hochrädrigen Bauernkarren auch Essedum nannten, wenn ein Kasten darauf war, der diesem ähnlich sah, (wie ungefähr Tab. VII. Fig. 6.), worauf sie Feld- und Garten-Erzeugnisse, Hausgeräthe und sonst allerley Lasten verfuhren. Dieses war jedoch ein Miſsbrauch des Wortes und kam vermuthlich daher, weil es auch ganz geringe Esseden gab, worauf die Landleute, Pächter, Güterbesitzer u. dgl. nach der Stadt fuhren und solche alsdann wieder benützten, um Milch, Gemüſse und andere Sachen eben dahin zu senden. So findet man im Capitel der Rheda, daſs auch diese, bald als Kutsche, bald wieder als Fuhrwagen gebraucht wurde. Dieses erhellet aus einer Stelle des *Sidonius*, wo es heiſst: „Unter den ankommenden Lastwägen sah man keine Esseden;“ und nach dem schönen Epigramm LI. des *Claudianus* de Mulabus *gallicis* scheint es deutlich erwiesen, daſs man es zum Fahren von allerley Sachen gebrauchte und daſs es dergleichen schwere zweyrädrige Lastfuhrwerke in *Gallien* gab, welche man auch Esseden nannte, die aber in ihrer äuſsern Gestalt gänzlich von den *britannischen* Streit-Esseden verschieden und mit mehreren Zugthieren, besonders Mauleselinnen in einer langen Reihe einzeln hinter einander, (wie noch heutiges Tages die *französischen* Guimbardes,) bespannet waren.

„Sieh' die willigen Zöglinge an der strömenden *Rhone*,
„(Auf's Wort werden sie angeschirrt, auf's Wort gehen sie frey umher)
„Wie sie nach dem fremdtönenden verschiedenen Gemurmel
„Der regierenden Stimme, gewisse Wege einlenken;
„Wiewohl jede für sich ohne Zügel einherläuft
„Und der freye Hals vom harten Joch entblöſst ist,
„So dient sie doch als wäre sie bejocht und duldend die Arbeit
„Faſst sie mit folgsamem Ohr' die rauhklingenden Töne.
„Die fernen Befehle des folgenden Herrn gelten,
„Und die männliche Zunge vertritt die Stelle der Zügel;
„Sie drängt zusammen die weit getrennten und trennt die gedrängten,
„Diese hält die Schnellen an, diese macht eilen:
„Befiehlt sie links, so führen sie den Schritt nach dem linken Wege;
„Hat sich das Schnalzen verändert, so gehen sie rechts.

„An den Banden sind sie Sclaven, in der Freyheit sind sie nicht wild;
„An den Stricken frey, sind sie dennoch in der Gewalt;
„Gleich an Gesinnung und struppig durch gelbliche Felle,
„Ziehen sie einstimmig die vieltönenden Esseden.
„Wunderst du dich noch, wenn *Orpheus* durch die Stimme
„Die wilden Thiere zähmte,
„Da *gallische* Worte regieren das eilfertige Vieh?

Capitel XLIII.

Von den Kriegsmaschinen auf Rädern.

Die Alten hatten eine Menge Kriegsmaschinen, die ihnen als Artillerie dienten, sowohl um Städte zu vertheidigen, als um feindliche Wälle, Thürme und Festen zu zertrümmern.

Das Aelteste dieser Zerstörungs-Werkzeuge ist der Aries oder Sturmbock, womit man Thore und Mauern einstiefs; der Prophet *Hesekiel* erwähnt dessen schon im Cap. IV. v. 2: „Mache ein Bollwerk um die Stadt und stelle Sturmböcke rings um sie her!“ Nach *Plinius* soll ihn *Epeus* vor *Troja* erfunden haben und nach *Diodor Siculus* war es *Artemon* von *Clazomene*. *Pericles* bediente sich dessen bey der Belagerung von *Samos* und *Don Calmet* behauptet; *Nebukadnezar* habe sich schon im Jahre der Welt 3416 des Aries und der Ballista bey der Belagerung von *Jerusalem* bedient: *Artemon* hingegen nur das Dach erfunden, welches diese Maschine deckte und die Leute schützte, die sie in Bewegung setzten.

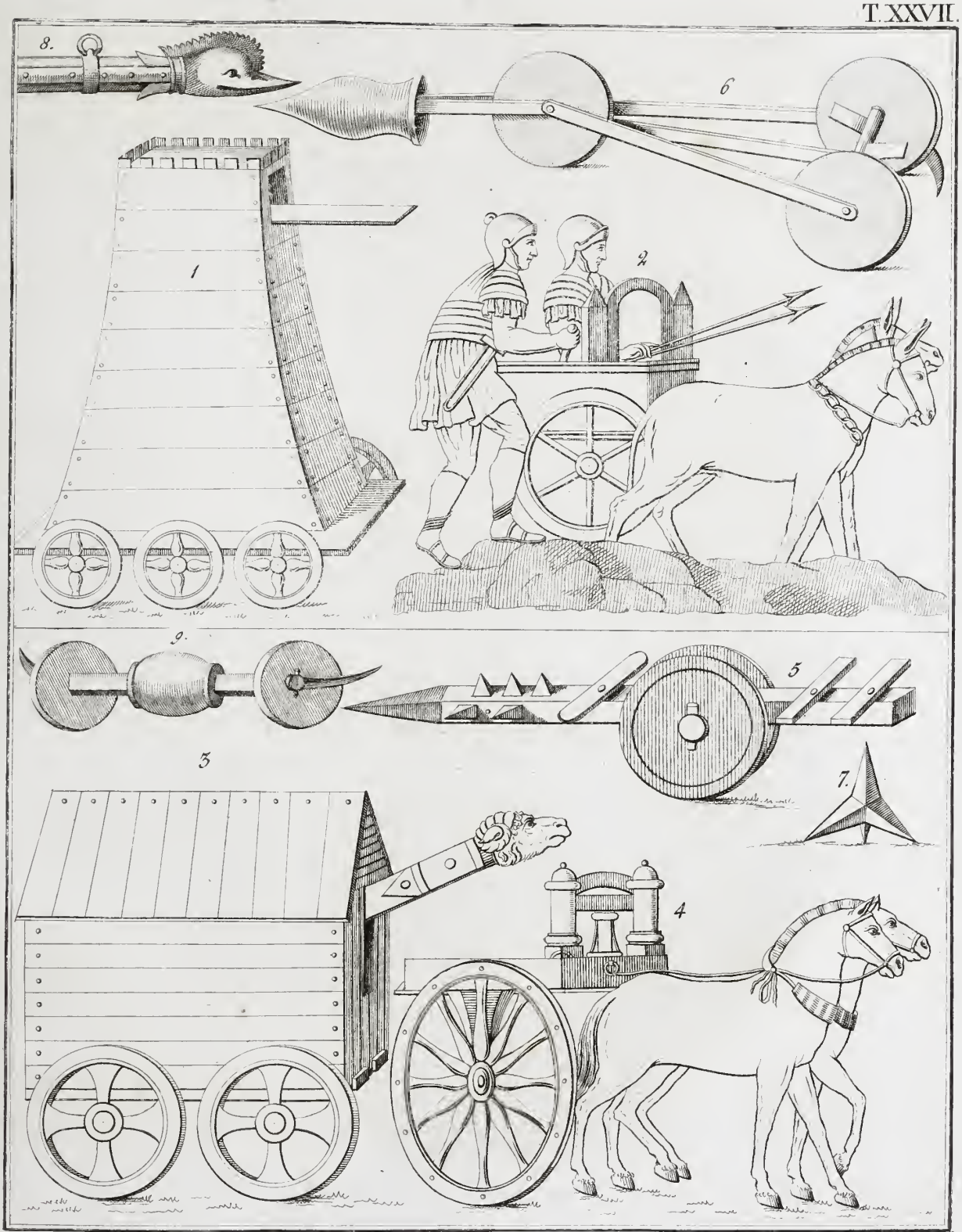
Plutarch in *Demetrio* erzählt, dafs dieser König eine fürchterliche Kriegsmaschine erfand, welche den Namen *Helepolis* erhielt, weil sie die stärksten Mauern zu Grunde richtete und ihrem vornehmen Erfinder den Beynamen *Poliorcetes* verschaffte, weil sie ihn zum Besitzer der belagerten Städte machte.

Die Katapulta, womit Pfeile und Steine in eine beträchtliche Entfernung geschleudert werden konnten, soll von einem *Cyrus* aus *Syrakus*, der zur Zeit des Tyrannen *Dionysius* lebte, erfunden worden seyn.

Tab. XXVII. Fig. 3 stellt einen solchen Sturmbock oder Aries vor. Das Bild ist von dem Triumphbogen des *L. Septimius Severus* in *Rom* entlehnt und mit einem Dache versehen; aber nicht alle waren bedeckt und es standen auch nicht alle auf Rädern. Auf dem obgedachten Triumphbogen sind die Räder durch andere Gegenstände im Vordergrunde gedeckt; gewifs ist es jedoch, wie man weiter sehen wird, dafs das Gerüste, woran der Aries hieng, auf vier, öfters auf mehreren Rädern ruhete, und zuweilen auch nur auf Walzen (Phalangae) gegen die Mauern gerückt wurde.

Auf der *Trajanischen* Säule und auf vielen Monumenten findet man den Kopf des Aries, aber nirgends so vollständig wie den gegenwärtigen.

Flavius Josephus in Lib. III. Antiquitt. beschreibt diesen Aries sehr deutlich: „*Vespasian*, um die Belagerung von *Jotapata* zu beschleunigen, befahl einen Aries, (Widder, Sturmbock, oder Mauerbrecher) vor die Stadt zu führen. Dieser Aries ist eine Maschine von ungeheurer Gröfse, wie der stärkste Mastbaum eines Schiffes; an das vordere Ende ist ein grofses Stück Eisen befestiget, welches die Form eines Widderkopfes hat. Von dieser Gestalt und der Art, wie die Maschine bewegt wird, welche derjenigen sehr gleich kömmt, wenn ein Bock stöfset, hat dieses Kriegswerkzeug seinen Namen erhalten. Dieser starke Baumstamm hängt in der Mitte im Gleichgewicht in Tauen oder dicken Stricken, welche oben drüber in starke Querbalken geschlungen sind, die noch mit Gegenspreitzen befestiget werden. Da hängt er frey in der Luft wie der Balken an einer Wage und wird durch viele Hände vorwärts und rückwärts beweget; dann stürzt man ihn mit dem vorgesteckten Eisenkopfe gegen die Mauer, dafs auch die stärkste nicht widerstehen kann. Um diesen Aries nun an den bestimmten Platz gegen die Mauer nähern zu können, liefs *Vespasian* seine Bogenschützen, seine Schleuderer und alle die gewöhnlichen Kriegsmaschinen sich der Stadt nähern, um die Belagerten von den Mauern und Wällen zu vertreiben: kaum waren diese entfernt, so näherte man den Sturmbock der Mauer; er war mit einem langen Dache von geflochtenen Hurten bedeckt und diese mit rohen behaarten Häuten überspannt, um die Arbeiter und Leiter der Maschine in der Hütte zu schützen. Bey dem ersten Stofse des Aries erbebte schon die Mauer und ein fürchterliches Angstgeschrey erscholl durch die ganze Stadt.“ *Flavius Josephus*, der Befehlshaber der Stadt, da er fand, dafs bey den wiederholten Stöfsen die Mauer zusammenstürzen mufste, befahl, dafs man stark ausgestopfte Strohsäcke, an Stricken befestiget, von der Mauer herunterliefse, woran der Stofs abprellte, oder doch vermindert



J. C. Gingrot del.

Seitz sc.

wurde, dadurch vereitelte er die Wirkung des Aries. Allein die *Römer* darüber unwillig, befestigten eine Art Sicheln an lange Stangen und schnitten die Stricke der Strohsäcke ab. Der Aries spielte nun aufs neue und bald darauf stürzte die Mauer zusammen.

Der nämliche Auctor Lib. VI. Cap. 8 sagt: die *Römer* hatten noch eine fürchterlichere Maschine, welche die *Juden* den *Nicon* oder den Eroberer nannten: mit dieser stiefsen sie die erste Sturmlücke (Breche) ein.

Oefters wurde der ungeheure Stamm eines solchen Aries überall der Armee nachgeführt; besonders in Gegenden, wo dergleichen grofse Stämme selten waren. Dieses beweiset eine Stelle von *Dio*, wo er sagt: *M. Antonius* zog vor die Stadt *Praasya*, die er belagern wollte; da aber bey seinem eilenden Marsche die schweren Fuhrwerke nicht nachkommen konnten, so sah er sich gezwungen, seinen grofsen Aries, welcher achtzig Fufs lang war, zurück zu lassen. *Vitruvius*, der mehrere Kriegsmaschinen beschreibet, sagt Lib. X. Cap. 19, dafs auch dergleichen unterräderte Sturmböcke (Arietes subrotati) gebraucht wurden.

Im Mittelalter nannte man den Sturmbock, den man bis zur Erfindung des Schiefspulvers gebrauchte, Carcamusa.

Thucydides Lib. VII. Cap. 41 spricht von Segelstangen, von denen das eine Ende mit einem eisernen Beschläge, das die Gestalt eines Delphinkopfes hatte, versehen war und welche dazu dienten, die Schiffe in Grund zu bohren. *Scheffer* in Lib. II. Cap. 7. de Militia navali erwähnet von diesen Delphinen nichts. Einige Ausleger glauben aber, man liefs solche wie ungeheure Beile von oben herab auf die feindlichen Schiffe fallen. Mir däucht es glaublicher, dafs man sich ihrer statt des Aries auf den Schiffen bediente, und diese schweren Stangen mit Schwungseilen an die Masten hieng, um die Flanken des Schiffes zwischen Wind und Wasser zu durchstofsen. Die Form eines Delphinkopfes war zu einer Schiffswaffe passender als die eines Widderkopfes; besonders da jener, wie ihn die Alten abbildeten, Tab. XXVII. Fig. 9. mit spitzem Schnabel, wie ein Beil, das Holzwerk zersplittern konnte *).

*) Vergl. Anmerkung zu den Noten in *Heilmanns deutscher* Uebersetzung des *Thucydides*.

Eine andere Art schweres Geschofs auf Rädern war die Balista, eigentlich Ballista genannt, vom *griechischen* ballein, werfen, schleudern. Diese Maschine diente dazu, um schwere Pfeile, Wurfspiefse und Steine unter die Feinde zu schleudern; die leichtgebauten hingegen, welche auf zweyrädrige Karren gestellt und daher von den *Römern* Carrobalistae genannt wurden, dienten blofs, um Spiefse oder Pfeile, nicht aber Steine zu werfen und sie wurden dem Fufsvolke mitgegeben, welches damit seine Fronte deckte: wie man z. B. lieset, dafs *Mauritius* die Plaustra, auf denen die Balisten geführt wurden, in den ganzen Zug einzutheilen befahl. Diese leichten Balisten waren kurz gebaut und einige sehr hochräderig wie auf Tab. XXVII. Fig. 4, welche von der *Trajanischen* Säule entlehnet ist. Da diese zwölfspeichigen Räder von solch einer Höhe sind, dergleichen man an den gemeinen *römischen* Plaustren nirgends beobachtet, so scheint es, dafs man auch ganz eigene Wägen dazu erbauen liefs, worauf man die leichteren Balisten befestigte; je höher nämlich die Räder waren, je sicherer und gewisser konnten die Pfeile abgeschossen werden; auch war es vortheilhafter, wenn der Zieler über den Rücken der Zugthiere hinwegsehen konnte; defswegen dünkt mir, die Carrobalista, Fig. 2, welche ebenfalls auf obiger Säule sich befindet, eine der geringern Gattung zu seyn, wozu man sich der gewöhnlichen Bauernkarren oder Plaustra bediente; und es scheint, dafs der Künstler mit Vorsatz diesen Wagen auf eine Anhöhe gestellt habe und die Maulthiere in eine Vertiefung. Die Räder an dem letztern sind niedrig und sechsspeichig und die daran gespannten Maulthiere ziehen an Brustketten statt der gewöhnlichen Halsriemen. Fig. 4 wird von Pferden gezogen, woran die Brustriemen von seltener Art zu bemerken sind, so wie auch der Zügelring vorn am Kasten.

Dieses Fuhrwerk scheint leicht gewesen zu seyn, weil es nur von zwey Zugthieren gezogen wurde; eben so mufste es auch das enge Geleifse gehabt haben, weil *Cäsar* in Bell. *hispan.* Cap. 6 sagt, *Pompejus* liefs viele Carrobalisten durch die engen Pässe zurückbringen. Anders war aber die Bauart der grofsen Balisten, die nicht auf Rädern standen, sondern von starkem Bauholze so zusammengefügt waren, dafs sie aus einander gelegt und auf Wägen nachgeführt werden konnten. Bey *Vitruvius Pollio* findet man eine umständliche Beschreibung des mechanischen Baues dieser Kriegsmaschinen, die man vorzüglich bey den Belagerungen der Städte gebrauchte; so wie auch bey *J. Cäsar*, in Bello civ. Lib. II. Cap. 11 Mehreres hievon erzählet wird. *Flavius Josephus*, in seiner Beschreibung von der Belagerung *Jerusalems*, erwähnet auch weitläufig dieser Zerstörungs-Werkzeuge, wo er unter andern sagt: „Die

Bäume rings um die Vorstädte wurden in einem Augenblicke gefällt und das Holz angewandt, um die nöthigen Bollwerke zu errichten.

Die *römischen* Legionen, besonders die zehnte, hatten sonderbare Kriegsmaschinen, nicht allein um grofse Steine zu werfen, sondern auch solche, um ihre Gewalt vermehren zu können, wenn eine gröfere Entfernung es erforderte. Ein jeder Stein, den diese Maschinen warfen, wog ein Talent (d. i. 120 römische oder 90 der unserigen Pfunde); seine Wirkung war fürchterlich sowohl in der Nähe, als gegen Wälle und Stadtmauern, selbst in einer Entfernung von einem Stadium (125 geogr. Schritte oder 625 Schuhe).

Die *Juden* in *Jerusalem* lernten ihnen ausweichen, weil diese Steine weifs waren und man sie in der Luft fliegen sahe; sie hatten defswegen Wächter ausgestellt, welche jedesmal schrien: „der Stein kommt;" worauf sich die *Juden* auf die Seite retteten. Als aber die *Römer* dieses erfuhren, so liefsen sie die Steine nachher schwärzen oder mit Rauch anlaufen, damit man solche nicht mehr in der Ferne bemerken konnte *).

Drey dergleichen grofse Balistarien oder Batterien wurden errichtet und der fürchterliche Lärm, den diese Maschinen weit über die Stadt *Jerusalem* verbreiteten, erfüllte die Bewohner mit Angst und Schrecken; denn dieser schreckliche Steinregen rifs lange Reihen Menschen hinter einander zu Boden und stürzte die Ecken der Thürme und der Stadtmauern darnieder.

Von ihrer fürchterlichen Wirkung lieset man eben da Lib. III. Cap. 9: „Einem der Wächter *Josephs*, als er auf dem Walle Jotapata stand, wurde von einem solchen Steine der Kopf abgerissen und drey Stadien weit (1875 Fufs) vom Körper geworfen; ein anderer, der an einem schwangern Weibe vorbeyflog, schlenderte das Kind aus ihrem Leibe 312 Schuhe weit.

Das Echo der nahen Gebirge wiederhallte das Schmettern und Rasseln dieser Maschinen und füllte die Augen und Ohren mit unbeschreiblichem Schrecken. Oefters wurden daher diese Maschinen aus Mangel an Pfeilen u. dgl. (nach heutiger Redensart) blind abgeschossen, um das Geräusch zu ver-

*) Auch die *Römer* stellten Knaben auf die Wartthürme, welche aufpassen mufsten, wenn die feindlichen Balisten aufgewunden wurden und solches durch ein Zeichen andeuten. (*Cäsar* in Bell. *hisp.* Cap. 8.)

mehren und den Belagerten die Thätigkeit vieler Maschinen zu bewähren; wie bey *Ammian Marcellin* Lib. XIX. Cap. 6: „Es rauschten die Wurfmaschinen, ohne jedoch Pfeile zu schiefsen, um die feindlichen Vorposten abzuhalten.“

Von dergleichen Werkzeugen hatten zu dieser Zeit die *Juden* in *Jerusalem* dreyhundert Catapulten, um Pfeile und vierzig Balisten, um Steine zu werfen, womit sie durch den anhaltenden Gebrauch endlich gut umgehen lernten.

Derselbe Auctor *Fl. Josephus* sagt auch, die *Römer* hatten aufser den gewöhnlichen Balisten noch andere neuere Maschinen von der Erfindung *Vespasians*, die nachher wieder von *Titus* verbessert wurden. Auch gab es eine Art dieser grofsen Balisten, die man Chocnicium und andere, womit man gröfsere Steine warf, Trabucchus nannte.

Die Catapulta war ebenfalls eine Art Balista, mit welcher Wurfspiefse und Pfeile geschossen wurden; man legte auch auf die Catapulten, anstatt der einzelnen Pfeile, ganze Büschel Wurfspiefse, wovon die Stäbe oder Schäfte von Rüster- oder Ulmenholz gemacht waren und auf eine Art gebunden, dafs sie schnell aus einander flogen und sich ausbreiteten; diese Büschel nannte man Catapultae ulmeae.

Wie stark die Gewalt dieser gröfsern Gattung war, läfst sich begreifen, wenn man bey *Jul. Cäsar* lieset: die Schnellkraft der kleinen Carrobalisten sey so beträchtlich gewesen, dafs ihre Pfeile in der weitesten Entfernung noch die dichtesten Schilde durchbohrten. Der Bogen dieser kleinern Art auf Karren war von Stahl und wurde mit einer Winde gespannt; bey den grofsen Maschinen aber bediente man sich langer starker Balken von zähem Holze, deren unteres Ende in den Boden festgedämmt und das obere Ende vermittelst dicker Stricke, mit Räderwerken, Haspeln, Wellbäumen und dergleichen zurückgespannt wurde; wenn man also diesen krummgebogenen Stamm gegen die vorgerichteten Pfeile losfahren liefs, so war die Wirkung eben so schnell als aufserordentlich stark. Alle diese ungeheuren schweren Geschosse fanden ohne Zweifel ihren Ursprung in der stufenweisen Vermehrung der Schnellkraft des gemeinen Handbogens, dessen Verfertigung und Spannung die frühesten Bewohner der Erde schon kannten. *Vitruvius* behauptet: die Spannstricke der Balisten von Weiberhaaren zusammengedrehet, seyen von besonderer Stärke und schnellender Kraft; auch gab es dergleichen von Rofshaaren und von zerfaserten Sennadern, die wie Hanf zubereitet wurden, wie *Vegetius* erzählet.

Florus Lib. II. Cap. 15, und *Appian* schreiben von den belagerten *Carthaginensern*, dafs sie aus Mangel der nöthigen Haarseile und Darmsaiten den Weibern die Haare abschoren und zu den Spannstricken der Catapulten anwendeten. Das nämliche versichert auch *Strabo* in Lib. XVII, und *J. Cäsar* in Bel. civ. III. 9. von den *Salonensern*. *Capitolinus* in *Maximin.* erzählt von den *Aquilejensern*: „Sie machten Stricke aus Weiberhaaren, da es ihnen an Spannsaiten zu den Pfeilgeschossen fehlte.

In der Encyclopédie de l'Academie française findet man von allen diesen Kriegswerkzeugen, welche von den *Römern* sämmtlich Tormenta oder grobes Geschütz genannt wurden, eine umständlichere Erklärung und Vorstellungen in Kupfern, welche aber meistens aus dem Gedächtnisse nach den vorhandenen Beschreibungen von alten Auctoren und neuern Muthmafsungen verfertiget wurden, keinesweges aber von alten Monumenten abgebildet sind; weswegen auch gegen die Gestalt einiger dieser Maschinen mancherley Einwendungen zu machen wären; wie dieses auch von den Bildern des *Justus Lipsius* gilt.

Diese Kriegswerkzeuge zum Werfen oder Schiefsen konnte man nicht alle auf Räder stellen, theils wegen der Lage des Platzes, theils wegen der Art der Maschinen; man schob solche daher nur auf dicken Walzen gegen den Ort des Angriffes; oder man führte die zerlegten Stücke auf Wägen herbey, wo sie dann mit der gröfsten Schnelligkeit vor den Mauern der Festungen aufgeschlagen wurden.

Der Platz, worauf man im Kriege die Balisten stellte, nach *Plinius* das Balistarium genannt, mufste zuerst wie eine Tenne eben und festgedämmt werden, damit man das ganze Gestell mit Hebeln und Walzen nach Gefallen wenden konnte; er mufste also, wie zu unsern Zeiten, die Stelle, worauf die Kanonen in der Batterie stehen, (die Bettung, *französisch* Platteforme), zubereitet werden. *Plinius, Cäsar, Vegetius, Amm. Marcel. Polybius, Heron* und andere mehr, erwähnen noch mancherley anderer Kriegswerkzeuge, die uns aber blofs den Namen nach bekannt sind; man warf nicht allein Steine von allerley Gröfse, sondern auch schwere metallene Kugeln, Pechkränze und sogar halbvermodertes Aas von Menschen und Thieren mit dergleichen Maschinen in die belagerten Plätze. Bey *Ammian Marcel.* Lib. XIX. Cap. 7 heifst es unter Anderm: „Wir liefsen mit den eisernen Schleudern der Scorpionen von unsern Mauern herab runde Steine spielen und die Elephanten trieben wir kräftig mit Feuerballen zurück: denn wie diese ihnen auf die Haut ka-

men, liefen sie davon.“ Und *Lucan* in *Pharsal.* schreibt: „Von allen Seiten fliegen die Pfeile, die Schleudersteine und die Bleykugeln, von der Schnelligkeit in der Luft erglühet.“

Der Equus war eine Art Mauerbrecher. Der Cabulus und Fustibalus soll eine Steinschleuder-Maschine gewesen seyn.

Der Scorpion und der Onager sind ebenfalls zwey Maschinen zum Pfeil- und Steinwerfen, deren weitläufige Beschreibung und Wirkung man bey *Ammian* Lib. XXIII. — und *Jul. Cäsar* in Bell. gall. Lib. VII. Cap. 25 nachlesen kann *)

Das Pyrobolum oder der Feuerwerfer war eine Maschine, womit man Feuerbrände in die Werke des Feindes schleudern konnte.

Ueberdiefs bedienten sich die Alten mancherley rollender Dächer und viereckiger, oder auch länglicher Hütten, die auf Rädern standen und deren einige ringsum mit geflochtenen Hurten, mit Bretern oder auch nur mit Fellen geschlossen waren; andere hingegen bestanden blofs aus einem Dache, wie jenes, das *Josephus* beschreibet, womit die Mauerbrecher bedeckt waren; dieses ruhte auf einem beräderten Gerüste von leichten Balken und wurde von den darunter stehenden Soldaten gegen die Mauer geschoben, um sich wider die Pfeile der Feinde zu schützen, während sie in der Hütte die Mauern untergruben oder Gräben aufwarfen.

Dieses Schirmdach nannten die Alten Testudo, Pluteus, Vinea, Musculus und dgl. m. nach der Verschiedenheit ihres Gebrauches und ihrer Bauart **).

---

*) Die fürchterliche Wirkung des Scorpion ersieht man aus der Stelle *Ammian Marcellins* Lib. XXIV. Cap. 4, wo er erzählt: „Ein *römischer* Maschinenmeister wurde während der Belagerung von *Maogamalcha*, indem er hinter einem sogenannten Scorpion stand, von einem rückwärts prallenden Steine, den der vorn angestellte Arbeiter nicht gerade in die Mitte der Schleuder eingepafst hatte, auf die Brust getroffen und blieb nicht nur auf der Stelle todt, sondern der ganze Körper war auch so zermalmet, dafs man von einigen Gliedern kaum noch eine Spur entdecken konnte.“

**) Von dergleichen Sturmdächern spricht ausführlich *J. Cäsar*, in Bell. civ. Lib. II. Cap. 20 auch in Bell. *gall.* Lib. VII. v. 84 und in Bell. *african.* Cap. I. Uebrigens findet man Vieles von den Kriegs-Maschinen der Alten im Lexicon militare, *Carol.* de *Aquino*, *Rom.* 1724. fol. Und *Nast's griechische* Kriegs-Alterthümer, *Stuttgard* 1780. 8vo. *Justus Lipsius* u. a. m.

Von diesen verschiedenen Kriegswerkzeugen wird ohne Zweifel im Lib. I. der *Maccab.* Cap. 6 Meldung gethan, wo es heifst: „Und das Volk der *Juden* brachte vor die Burg allerley Kriegsrüstungen und Geschütz;“ und v. 31: „Das Heer des Königes belagerte *Bethzura* und machte zuvor mancherley Kriegsrüstungen zum Sturm, aber die *Juden* verbrannten diese Werke.“

Die Alten verstunden es aber schon, ihre Belagerungs-Maschinen feuersicher zu machen; denn *Ammian Marcellin* Lib. XX. Cap. 11 sagt: wenn man die hölzernen Belagerungs-Maschinen mit Alaun-Wasser überstreicht, so wird das darauffallende Feuer dadurch unwirksam gemacht. *Aulus Gellius* sagt das nämliche im Cap. 86: „Es war unmöglich, den hölzernen Thurm anzuzünden, denn *Archelaus* hatte das Holzwerk mit Alaun tränken lassen“ *).

*) Auch in unsern Zeiten hat man dergleichen Versuche angestellt; aber anstatt mit Alaun-Wasser, wurde das Gebälke mit einer Auflösung von Laimen und Potaschlauge angestrichen, welches ebenfalls dadurch dem Feuer lange widerstand.

Capitel XLIV.

Der Thurmwagen.

Aufser den vorbeschriebenen Kriegswerkzeugen bedienten sich die Alten auch hoher hölzerner Thürme, welchen sie Räder untersetzten und gegen die Mauern der belagerten Städte vorrückten; diese Thürme waren gewöhnlich höher als die feindlichen Mauern, damit man von derselben die Streiter darauf mit Vortheil vertreiben konnte *). *Cäsar* sagt hievon Cap. 11. de Bello *alex.*: „Die niedern Theile der Stadt hatten sie mit hohen Thürmen von zehen Stockwerken besetzt und überdiefs noch fahrende Thürme (Turres ambulatorias) eben so hoch erbauet, Räder darunter gefügt und Zugvieh an Stricken daran gespannt; auf diese Art konnten sie solche auf gerader Strafse hinfahren, wohin sie wollten."

In *Virgils* Aen. Lib. XII. v. 672 wird auch eines solchen Thurmes mit folgenden Worten erwähnet: „Siehe dort jenen Thurm, den er selber empor

*) Nach *Vegetius* IV und VI. v. 29 hatten diese aus Balken erbauten Thürme oft vier Stockwerke, Tabulata, Contabulationes, auch Contignationes genannt, Breterböden, worauf die Kriegsleute standen, so, dafs die auf dem obersten, Pfeile auf die Belagerten abschossen, indessen die in den unteren die Mauer zu durchbrechen und mittelst der Fallbrücke zu ersteigen suchten. Diese Thürme waren öfters viereckig, als rund gebaut. (*Oberlin.*)

aus Balken gezimmert, Räder darunter gesetzt und mit hohen Brücken bedeckt hat.“ s. Tab. XXVII. Fig. 1. Anders als die Belagerungsthürme waren die Thurmwägen, deren sich *Cyrus* im Kriege bediente und welche *Xenophon* in der Cyropädie, Lib. VI. Cap. 1 beschreibet, wo er sagt: „*Cyrus*, dem der vierdeichselichc Wagen des *Abradates* gefiel, hielt es möglich, dafs man auch einen mit acht Deichseln zu acht paar Ochsen verfertigen könnte, aber verhältnifsmäfsig gröfser. Der Kasten hatte die Gestalt eines Thurmes; oben war er mit Schiefsscharten und Brustwehre versehen. Seine Höhe vom Boden (des Kastens) bis an den obern Rand betrug achtzehn Schuhe oder drey Klafter; jeden Thurmwagen besetzte er mit zwanzig Mann und versprach sich mit solchen viele Vortheile über die Feinde. Bey dem ersten Versuche zogen diese sechszehn Ochsen den Thurm eben so leicht, als ein Paar, das einen Rüstwagen zog: denn die gewöhnliche Ladung eines solchen Wagens mit Gepäcke ist zwölfhundert Pfunde, da hingegen das Gewicht des Thurmes mit den zwanzig Mann, sammt den Waffen, nicht siebenhundert Pfund auf jedes paar Ochsen betrug: Da *Cyrus* nun sahe, dafs sie sich so leicht fahren liefsen, so befahl er, dafs mehrere dieser Art gemacht würden.“

Dergleichen ungeheure hohe und breite Fuhrwerke konnten aber nur in einem Lande angewendet werden, dessen unübersehbare Ebenen keine Hindernisse entgegen stellten und wobey die Beschaffenheit des Bodens ebenfalls in Anschlag kam, wie man aus *Curtius* Lib. IV. Cap. 6 ersieht: „Die hölzernen Thürme konnten nicht leicht auf diesem Sandboden fortgeschoben werden, weil die Räder zu tief einsanken.“

Tab. XXVII. Fig. 5. Eine Art kleiner Mauerbrecher, von einem *römischen* Basrelief, in *Tivoli* gefunden und Fig. 6 und 9 von der *Trajanischen* Säule entlehnet, scheinen ebenfalls Zerstörungs-Werkzeuge vorzustellen, deren sich die Belagerten gegen den anstürmenden Feind öfters bedienten. Obgleich viele Ausleger nicht wissen, was sie aus letztern Maschinen machen sollen, so mögen doch folgende Stellen, wie ich vermuthe, einige Erläuterung hierüber geben; wie z. B. bey *Sallust.* Fragm. Lib. III, wo von einer Belagerung die Rede ist: „Auch ungeheure Steine und auf der Achse zusammen befestigte Balken wurden durch die abschüssige Fläche getrieben und den Achsen entragten Spiefse von zwey Fufs;“ und *Procopius* Lib. XI erzählt von den *Dakern*, dafs sie die Wirkung ihrer Wägen noch schrecklicher machten, weil sie Sicheln an ihre Wägen banden. Nach Einigen sollen sie mehrere Wägen

mit einander verbunden und Mühlsteine, an Querbalken befestigt, in die Zwischenräume angehängt haben. *Raph. Fabretti* de Col. *Trajan.* sagt von diesen seltsamen Werkzeugen: „Die Barbaren umlegten die Anhöhen und den Rand um die Bergfesten, mit Plaustren, Wagen-Gestellen, und Achsen mit den Tympan-Rädern und liefsen sie dann mit Gewalt auf den andringenden Feind herabstürzen.“

Capitel XLV.

Die Wagenburg.

So nennt man die Verschanzungen von Wägen, womit die ältesten Völker ihre Heere umgaben, um sich vor plötzlichen feindlichen Ueberfällen zu schützen.

Schon in der bibl. Geschichte wird öfters der Wagenburg gedacht; so heifst es 1. B. *Samuel's* Cap. 17. v. 20: „*David* machte sich frühe auf und kam zur Wagenburg und das Heer war ausgezogen;" und ebenda Cap. 26. v. 7: „und siehe, *Saul* lag und schlief in der Wagenburg." *Julius Cäsar* in Bello *gall.* Lib. I. Cap. 26 erzählt von den *Helvetiern,* dafs sie noch bis spät in die Nacht bey ihrem Gepäcke und Rüstwägen gefochten, die sie wie ein Bollwerk zusammengestellt hatten und von diesen herab auf die anrückenden Leute, Pfeile schossen; von den alten *Teutschen* s. *Cäsar* Bell. *Gall.* Lib. I. Cap. 51. Die *Gallier* und *Britannier* gebrauchten ihre Covinen und Esseden ebenfalls zu Verschanzungen, sowohl um sich gegen die feindlichen Angriffe zu sichern, als auch um den Feigen alle Hoffnung zur Flucht zu benehmen; und *Vegetius* sagt: „Alle Barbari verschafften sich sichere Nächte durch ihre Wägen und Karren und damit sie nicht überrumpelt werden können, verbinden sie solche wie ein Lager ringsum in einem Kreise mit einander. (Carris connexis.) Auch *Claudian* in *Rufin.* Lib. II. v. 127 erzählt: dafs die *Geten* und ihre Nachbarn sich ebenfalls der Wägen zu Verschanzungen bedienten: „Den doppelten Graben, den unüberwindlichen Wall, bespickt er mit wechselnden Pfählen und die wie eine Mauer gestellten Plaustra umgiebt er mit den getödteten Ochsen." Die barbarischen Völker hatten nämlich den Brauch ihre Wägen, (Carra und Plaustra), mit Rinderhäuten zu überziehen, so-

wohl um sich vor den Pfeilen zu schützen, als um die Feuerbrände abzuhalten.

Die *teutschen Gothen* nannten die Wagen- oder Karrenburg nach ihrer Sprache Karratsch oder Carrago, die früher der *Römer* nicht gebrauchte, weil er sein Lager auf andere, obwohl unbessere Art zu schützen versuchte. *Livius* im Lib. XXIV. Cap. 26 erzählt nämlich: dafs die *Römer* alle ihre Packsättel mit dem darauf gebundenen Gepäcke zusammentrugen und eine Schanze zu der gewöhnlichen Höhe damit errichteten; auch, wo es an Packsätteln fehlte, wurde die Lücke mit allem möglichen Gepäcke ausgefüllt. Sogar die Körper der Erschlagenen mufsten zuweilen als Bollwerk dienen: solche wurden anstatt Rasen oder Faschinen auf einander gelegt, mit Wurfspiefsen und Pfeilen an einander befestiget und mit Schilden überdeckt, wie man in *J. Cäsar* Bell. hisp. Cap. 32 und bey *Florus* Lib. IV. Cap. 2 findet.

Nur in spätern Zeiten unter den *orientalischen* Kaisern wurde die Lager-Befestigung mit Karren und Rüstwägen auch von den *Römern* noch angenommen. *Leo*, Tactic. Cap. 11 sagt: Karragon heifst die Verschanzung, welche zur Deckung des Heeres aus zusammengestellten Karren, Tribulis, und anderen Kriegs-Maschinen gemacht wird. Auf *italienisch* heifst daher eine Wagenburg noch jetzt Carriagio.

Die Wägen wurden auch ferner bey Bestürmung der Städte nicht blofs zur Herbeyführung der Sturmleitern und andern Sturmgeräthe, sondern auch anstatt der Leitern und Gerüste gebraucht, wie aus dem 1. B. der *Maccab.* Cap. V. v. 30. erhellt, wo es heifst: „Und da *Juda* des Morgens dahin kam, sah er eine grofse mächtige Menge Volkes ohne Zahl vor der Burg, welche Leitern und Wägen trugen und den Sturm anfiengen.“

Diese Wagenburgen gebrauchte man endlich auch nicht blos stillestehend, anstatt der Schanzen, sondern in der Schlacht selbst; ja man findet auch hin und wieder bey den alten Auctoren, dafs die Heere sich öfters auf ihrem Marsche, durch ihre sie umgebenden Wägen, gleichsam wie durch einen mit fortströmenden Wall, bedecken liefsen. Bey *Curtius* findet man z. B. Buch IX. Cap. 1, dafs dem *Alexander*, als er mit seinem Heere in das Innere von *Indien* zog, die Innwohner auf Wägen, die unter einander verbunden waren, entgegen

kamen. Die Streitenden sprangen, wenn sie sich, wo es noth war, unterstützen wollten, mit ungemeiner Leichtigkeit über die Wägen hin. *Alexander* befahl daher die Bande, wodurch die Wägen zusammenhiengen, zu durchhauen, damit sie einzeln desto leichter umgangen werden könnten. Man trachtete vor Allem diese Wagenburg mit Feuer zu zerstören, es seye mit Brandpfeilen oder mit hineingeworfenen Feuerbränden. *Ammian* sagt, Lib. XXXI: „Alsbald gaben die gegen die Carrago abgeschossenen Brandpfeile dem Volke neuen Muth mehr zu wagen.“ Bey der Schlacht, welche Kaiser *Claudius* im J. Chr. 270 den *Gothen* bey *Naissus* oder *Nissa* in *Servien* lieferte und wobey fünfzigtausend *Gothen* auf dem Platze blieben, fochten diese wie Verzweifelte von ihrer Wagenburg herab, aber die *Römer* bestürmten diese Wägen und zerstörten sie durchs Feuer. Man suchte ebenfalls die Zugthiere dadurch untauglich zu machen, dafs man ihnen die Flechsen der Füfse oder die Hessen durchhieb, besonders auch den Streit-Elephanten; wovon man schon in der Bibel viele Beyspiele antrifft;“ nnd nach *Frontin* XI. 4. §. 17 stellten die *Spanier* wider den *Hamilkar*, Ochsen an Wägen gespannt, in die erste Schlachtreihe und zündeten auf ein gegebenes Zeichen die Wägen, welche mit Kien, Talg und Schwefel beladen waren, an, trieben darauf die Ochsen unter die Feinde und durchbrachen hiedurch die Schlachtreihe der erschrockenen *Phönizier*. Nach *Appian* von den *hispanischen* Kriegen §. 158; vernichteten die kleinen Könige und Mächtigen in *Spanien*, den *karthagischen* Feldherrn *Barcas*, der ihr Land überall ausplünderte auf eine ähnliche Art, indem sie von Ochsen gezogene Lastkarren mit Holz beluden, denen sie bewaffnet hinten nachfolgten. Die *Afrer* brachen bey diesem Anblicke, weil sie den hinterlistigen Plan nicht durchschauten, in ein lautes Gelächter aus. Sobald jedoch die Heere zusammentrafen, zündeten die *Spanier* die Karren an und trieben die Ochsen in die Reihen der Feinde; in die Länge und die Ferne verbreitete sich der Brand, da die Ochsen hiehin und dorthin rannten; die *Afrer* geriethen in Schrecken, ihre Schlachtordnung wurde zerrissen, und die anstürmenden *Spanier* tödteten den *Barcas* selbst nebst vielen Andern, die ihm zu Hülfe gekommen waren.“ Dergleichen Brandkarren und Brandschlitten bedienten sich auch die alten *Schweden* und andere *nordischen* Völker im Kriege gegen ihre Feinde; wie man in *Olaus Magnus*, Geschichte der mitternächtlichen Völker, beschrieben findet. Von dem *Scythen*-Könige *Athras* erzählt *Frontin* XI. 4, dafs, als er dem weit zahlreichern Heere der *Treballier* ein Treffen lieferte, er befahl, dafs die Weiber und Knaben und der ganze wehrlose Haufe des Trofses, (die Wagenburg) die Heerden Esel und Ochsen hinter den Feind triebe und die Spiefse aufgerichtet vor sich hertrügen. Dann sprengte er aus, die entfernten *Scythen* hätten ihm Hülfstruppen gesandt, ein Vorgeben, wodurch er auch die Feinde zum Rückzuge veranlafste.

Die Weiber der verschiedenen alten deutschen Völker zeichnen sich in der Geschichte vor allen andern durch ihre Tapferkeit und die Liebe zu ihren Männern besonders aus. Sie zogen mit denselben in den Streit und vertheidigten öfters die Wagenburg, die das Lager umgab, worauf sie auch ihre Kinder und Haabe nachführten, mit einem Muthe, der an Wuth gränzte: denn nicht selten findet man Beyspiele, dafs sie den Tod der Gefangenschaft vorzogen. So lieset man unter Anderm im *Florus* Lib. III. Cap. 5, dafs das Heer des *Marius* nicht weniger mit den Weibern der Cimbren und der Teutschen zu kämpfen gehabt, als mit den Männern selbst; denn sie stritten von ihren Wägen (Plaustris, atque Carpentis) mit Lanzen und Spiefsen, als wie von Thürmen herab, so dafs ihr Tod nicht minder Bewunderung erregte, als die Entschlossenheit mit der sie fochten. Als sie endlich alle Hoffnung zur Rettung aufgeben mufsten, haben sich die Männer unter einander selbst getödtet, nachdem sie ihre Kinder erwürgt, und die Weiber erhiengen sich mit den Stricken, die sie aus ihren Haaren geflochten, an Bäume oder an die Joche der emporgerichteten Wagendeichseln *).

Endlich bedienten sich auch die ältesten *Chinesen* aufser den gewöhnlichen Streitwägen noch schwerer vierrädriger mit Häuten bedeckter Kriegswägen, die ringsum mit starken hölzernen Sparren umgeben und von zehn Schützen vertheidigt waren. Die alten *Chinesen* gebrauchten sie zuweilen in regelmäfsigen Schlachten, mehr aber bey Belagerungen, wo man sie hinter die Linie als Wagenburg aufstellte. Nach einer Niederlage flüchteten sie sich hinter diese Wägen und vertheidigten sich auf solchen wie von einer Festung herab. So lange der Sieger nicht Meister der Wagenburg war, durfte er sich nicht rühmen den Feind überwunden zu haben. Dieses war auch der Zufluchts-Ort, in dessen Mitte man immer das Kostbarste flüchtete. Oefters wurden auch diese Wägen, mit geringen Sachen angefüllt, aus List dem Feinde entgegengeschickt, um sie plündern zu lassen und dadurch die Schlachtordnung zu trennen, damit man über die zerstreuten Rotten herfallen konnte **).

*) An dergleichen gemeinen Wägen blieb das Joch meistens an der Deichsel befestiget.

**) Memoires concernant l'histoire des Chinois, par les Missionnaires de Peckin. Tom. VII.

Capitel XLVI.

Die Biga.

Die *Römer* bedienten sich sowohl der Einzahl, una biga, ein Zweygespann, so wie die *Griechen*, Synoris, Diphron, als auch der Mehrzahl, unae Bigae, gleichsam die Zweygespänne. Die meisten ihrer Schriftsteller verwandeln die Mehrzahl aus dem Grunde, „weil Zwey immer eine Mehrheit sey und also auch als solche berechnet werden müsse;“ indefs behielten jedoch sehr denkende Schriftsteller die Form der Einzahl bey, namentlich *Tacitus* Lib. I. Histor. Cap. 86: „Omissas Habenas Bigae, cui insisterat; — die nachlässigen Zügel der Biga, auf der er stand und *Sueton* in *Tiber.* Cap. 26: „unius Bigae Adjectione“ (durch Beyfügung einer Biga. Auch *Statius* im 3. B. der Wälder IV. 46: „olorinoque jubet considere Biga,“ (und hiefs ihn sitzen auf der schwanenweifsen Biga); desgleichen in der *Theb.* I. v. 388, nicht minder *Plinius* XXXIV. Cap. 8, endlich auch die Verfasser mehrerer Inschriften bey *Gruter* pag. 352. N. 1 und 440. N. 1. Auch schreiben dieselben Schriftsteller, welche Bigae in der Mehrzahl gebrauchen, im Widerspruche mit sich selbst, fast durchgängig in der Einzahl una Triga, Quadriga, (ein Drey-, ein Viergespann) obschon hier der obige Grund ebenfalls die Form der Mehrzahl: unae Trigae, Quadrigae erfodert hätte. Sie mochten indefs zu oft hier fühlen, dafs diese Wörter in der Mehrzahl gebraucht, ganz zweydeutig wurden, weil man nämlich nicht wufste, wenn jemand erzählte: „meae Trigae, Quadrigae decurrerunt,“ ob nur ein Dreygespann, ein Viergespann, oder mehrere derselben ab- oder zu Ende gelaufen.

Wäre ihre Sprache von wissenschaftlich gebildeten Männern geregelt worden, so hätten sie in der Regel auch una Biga, ein Zweygespann, ge-

sagt; vorzüglich defshalb, weil man in den meisten Sprachen Gesammtwörter (Collectiva) hat, die, ungeachtet sie im Singular gebraucht werden, an sich schon eine Mehrheit ausdrücken: Z. B. Populus, Senatus, Magistratus, Exercitus, u. s. f., wobey es keinem *Römer* eingefallen ist, das einheitliche *römische* Volk S. P. Q. R. Romani Populi zu nennen, weil er zu deutlich es fühlte, dafs Populi nicht ein einheitliches Volk, sondern (mehrere, verschiedene) Völker bezeichne.

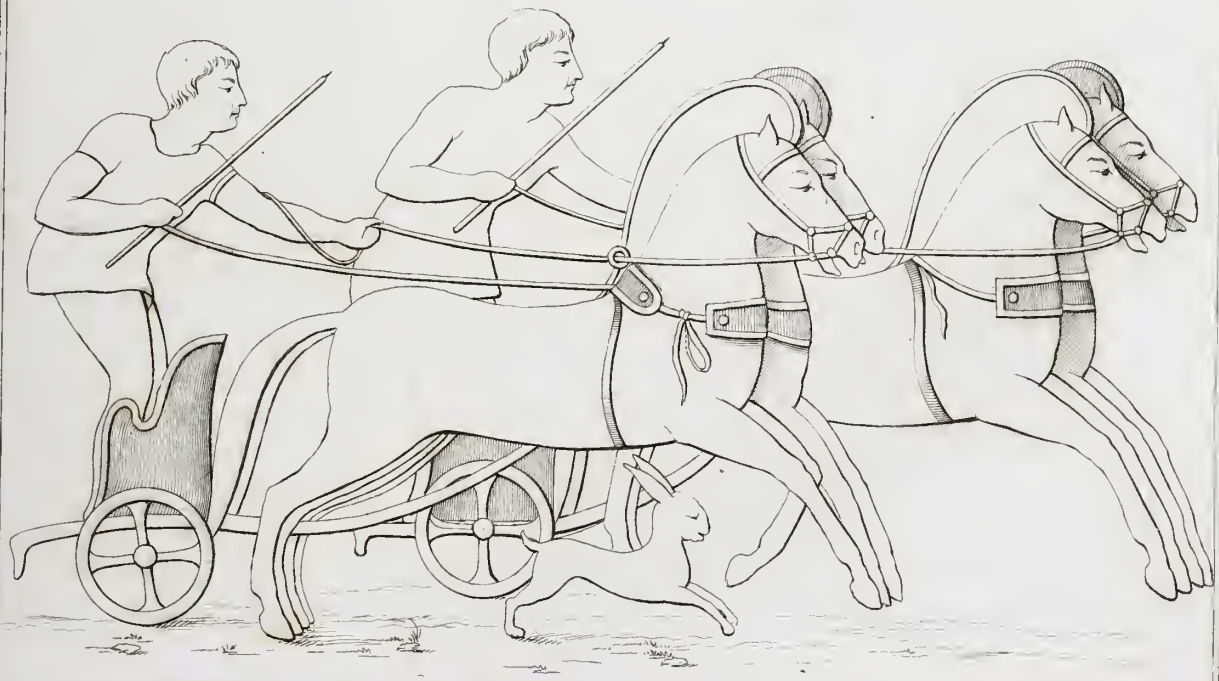
Die Benennung, Biga, wurde also von bis und Jugum abgeleitet, so wie die Beywörter bi-jugus, tri-jugus, quadri-jugus, zwey, drey, vierspännig, von bis, tri, quadri statt quatuor und Jugum (Joch) abstammen, so auch die Namenwörter Biga, Triga, Quadriga, nämlich zwey, drey, vier neben einander verbunden; denn diese Benennungen wurden nie den neben einander laufenden Reitpferden, sondern blos den angespannten Zugthieren gegeben; nachher erhielten auch selbst die Fahrwerke, welche auf obige Art bespannt waren, denselben Namen.

Die Biga bestand aus zwey niedern Rädern, die ohngefähr 24 bis 30 Zoll hoch waren, einer Achse und einer Deichsel, wie schon Tab. V. Fig. 1 weitläufig erklärt ist. Der Kasten war vorn geschlossen und hinten, wo man einstieg, offen, wie der Kasten des *griechischen* Diphron. Die *Griechen* und die ältesten Völker bedienten sich der nämligen Bigen sowohl im Kriege, als in Friedenszeiten in der Stadt und zum Spazierenfahren. So sagt *Pandarus* in Ilias: „Ach meine Rosse fehlen mir hier, mir fehlet ein Wagen, und eilf Wägen liefs ich zurück im Pallaste meines Vaters *Lycaon*, schön und erst neu verfertigt und zu jedem zwey Pferde; die stehen jetzt dort müfsig von Waitzen und Gerste sich nährend!“ Also die er in seinem Lande zurück liefs, hätte er im Kriege und in den Schlachten vor *Troja* brauchen können. In frühern Zeiten, wenn man mit einer Biga auf das Land fuhr, safs der Fahrende auf einem in die Quere hangenden Sitzchen, öfters begleitete ihn seine Gemahlinn, eine Verwandte oder Freundin; auch fuhren zuweilen die Frauenzimmer zu zwey in der Biga sitzend. S. Tab. XXXIV. Fig. 2. Der Kasten enthielt nur für zwey Personen Raum. Zu diesem Fahrwerke bediente man sich keines Kutschers, sondern leitete die Pferde selbst. Bey feyerlichen Gelegenheiten, wie zum Beyspiel bey einem Hochzeitzuge, stand der Bräutigam neben der Braut und lenkte die Pferde. Die Biga war das gewöhnliche Gefährt junger Leute: denn die Alten fuhren lieber auf vierrädrigen Harmamaxen, worin sie sitzen oder liegen konnten. Die *Römer* bedienten sich aber der Bigen blos noch im Circus oder bey Triumphzügen und man findet bey keinem *römischen* Auctor, dafs man dieselben in der Stadt oder auf Reisen gebraucht hätte; es seye denn,

Fig. 1.

Terra cotta Veltri.

Fig. 2.



Ginzrot del.

Van de Velde Sculp.

wo von ältern Zeiten die Rede ist. Obgleich sie allerley zweyrädrige Wägen hatten, woran zwey neben einander gespannte Pferde zogen, so waren dieses doch keine Bigen, wenn der Kasten nicht den *hetrurischen* auf Tab. XXVIII oder den *griechischen* Tab. XXIX und jenen auf Tab. XXXIII ähnlich sahe, wo man hinten einsteigen mufste und woran die Vorderwand geschlossen war.

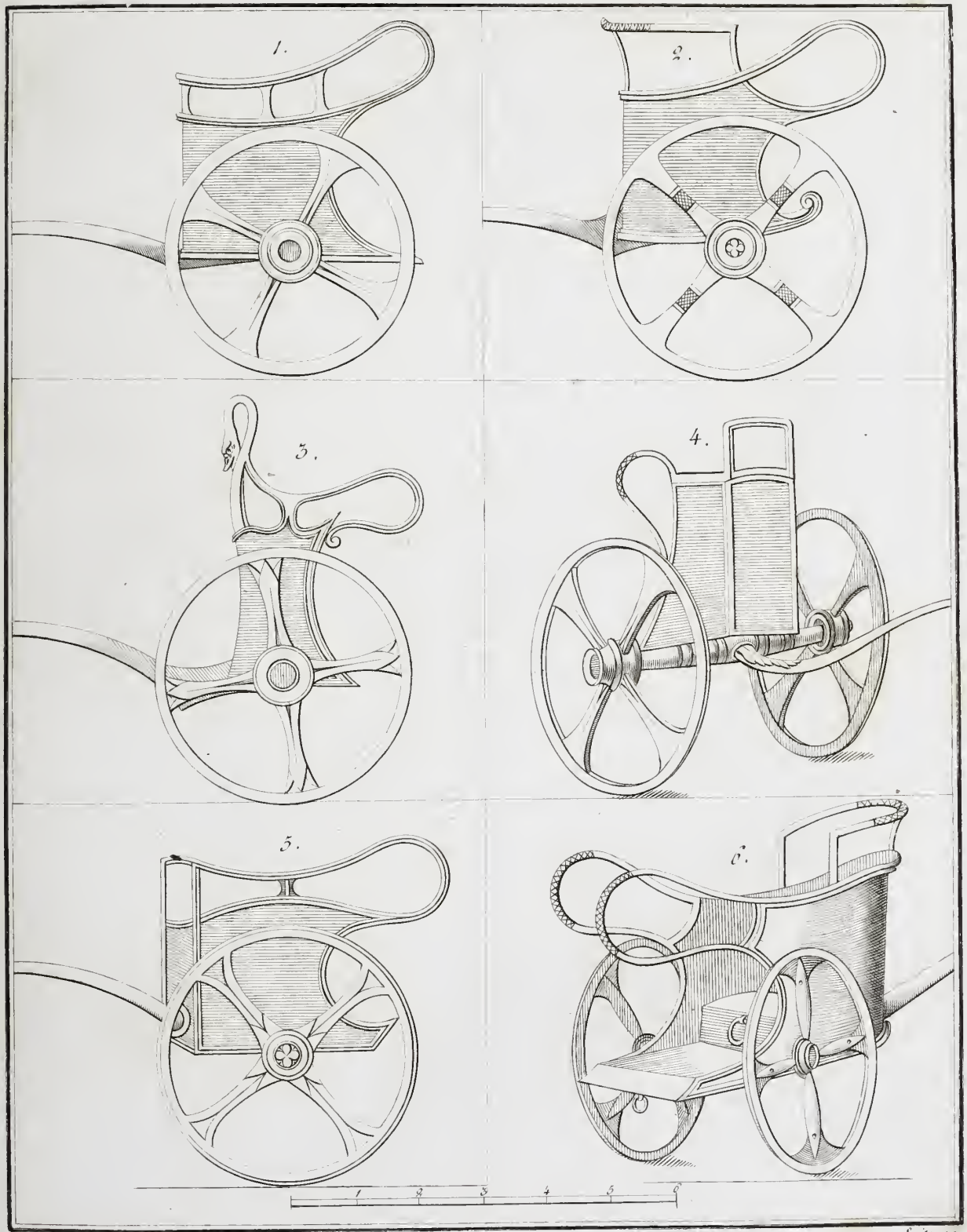
Eben erwähnte *hetrurischen* oder vielmehr *volskischen* Bigen Tab. XXVIII verdienen wegen ihrer äufserst einfachen Urform und Bauart, so wie auch wegen der ganz eigenen Zäumung und Beschirrung besonders bemerkt zu werden. Diese Bilder sind aus dem *italienischen* Werke betitelt: Bassi rilievi Volsci in terra cotta, dipinti in vari colori, trovati nella Citta di *Velletri*. *Roma* 1785. del Sigr. *Marco Carloni* Pittore et Incisore entlehnet. Schon zu allen Zeiten hatte man in der Gegend von *Velletri*, der einst so glänzenden Hauptstadt der alten *Volsker*, einzelne Bruchstücke von Gefäfsen und Basreliefen aus gebrannter Erde gefunden, wovon man hin und wieder einige Reste in Kunstsammlungen antraf; allein im Jahr 1784 wurden dort bey Grabung eines Gewölbes viele solcher Basreliefen entdeckt. Sie waren ungefähr zwölf Zoll hoch, von einer reinen Thonmasse in Formen gedruckt, mit verschiedenen Farben bemalet und im Ofen gebacken; übrigens noch recht gut erhalten. Sie dienten als Verzierungen in Friesen und waren mit bleyernen Nägeln in die Gypsmauern befestiget, daher man noch die Löcher in diesen Tafeln erblickt. Diese Bilder, welche das Gepräge des höchsten Alterthums tragen, sind ein Beweis, dafs der Wagenbau und die Zäumung, so wie die Beschirrung der Zug- und Reitthiere bey jenen Völkern mit Sachkenntnifs betrieben wurde. Die aufserordentliche Leichtigkeit dieser Fahrwerke macht es glaublich, dafs ein Mann, wenn er wollte, ein solches Wägelchen auf den Schultern davontragen konnte, wie man bey *Homer* von den Streitwägen der *Griechen* lieset. Die Bodenschwellen endigen sich hintenaus wie ein Fufs, auf diesen ruhete das Gestell, wenn man es wie gewöhnlich gegen eine Mauer aufrichtete, wie man in *Statius Thebaide* Lib. III. 414 lieset: „erecto Currum Temone supinant," mit emporgerichteter Deichsel legen sie den Wagen rücklings. Die vierspeichigen Rädchen sind sehr niedrig und die aufwärts gekrümmten Deichseln gleichen schwanken Gerten. Einer der Renner trägt einen Galerus oder lederne Haube auf dem Kopfe, auf deren Spitze eine lederne Schleife sitzt, woran man die Haube fassen konnte. Die Figuren sind hochrund und ohne einige Muskulatur, nur der Umrifs ist angedeutet; keine Falten in den Gewändern, keine Locken oder Wurf in den Haaren, keine Finger an den Händen und an allen diesen Bildern sind die Augen der Menschen wie die der Pferde (sogar des daneben laufenden Haasen als Sinnbild der Schnelligkeit) halb geschlossen. Im Ganzen haben jedoch

diese Bilder etwas Gefälliges und Besonderes an sich. Gewöhnlich wurden die Rennbigen mit Pferden bespannt und wenn gleich *Pausanias* in *Aeliac.* I. sagt, dafs man auch Maulesel daran spannte, so war dieses etwas Ungewöhnliches, und nur auf kurze Zeit bey *griechischen* Wettrennen eingeführt gewesen. Man findet dergleichen auf *siracusischen* Münzen vorgestellt, wie Tab. XXVIII. Fig. 3: aber fast alle in diesem Werke befindlichen Bigen, die ich sowohl von *griechischen* und *hetrurischen* Vasen, als von andern Monumenten abgezeichnet habe, sind mit Pferden bespannt.

Dafs der Gebrauch der Bigae der älteste von allen andern bekannten Fahrwägen war, beweiset schon *Lucretius* Lib. V, wo er sagt: „Die Bigae waren früher, als man erfand, zweymal zwey Pferde anzuspannen, oder sicheltragende Wägen zu besteigen."

Die meisten *egyptischen* und die *Homerischen* Wägen waren Bigen, wie ich schon bey dem *griechischen* Diphron oder der Streitbigae gesagt habe. Die *Griechen*, um auch in Friedenszeiten sich im Fahren zu üben und ihre Rosse geschickt in allen Wendungen und anhaltendem Laufen abzurichten, ersannen alley kriegsähnliche Spiele auf Wägen, die entweder bey den *olympischen* Festen gehalten, oder bey den Leichenfesten den Verstorbenen zu Ehren gefeyert wurden. Wo also bey den alten *Griechen* von einem Wettrennen auf Harmen die Rede ist, mufs darunter eine Biga verstanden werden. *Homer* sagt bey dem Leichenrennen des *Patrocles*: „*Menelaus* führt unter das Joch die flüchtige Stute, die *agamemnonische* Aethä und seinen eigenen Podargos." Alle übrigen Mitrenner bedienten sich ebenfalls nur zweyer Rosse. *Antilochus* rannte mit zwey Hengsten; so auch *Diomedes;* und den *Eumelos* zogen zwey Stuten. *Virgil* in der Aeneide sagt: „Dann lenkt *Turnus* sein schimmerndes Zwey-Gespann;" und in einer andern Stelle: „*Lukagus* hebt sich ins Feld mit schneeweifs prangendem Doppelgespann."

Die *griechischen* Bigen, die einzig zum Wettrennen dienten, waren viel leichter als die Streitbigen, auf welchen zwey Männer, der Lenker und der Streiter standen und welche ohnedieſs viel dauerhafter seyn mufsten, um auf den schlechtesten Strafsen durchzukommen; da hingegen die Rennbiga nur den Auriga allein trug und immer auf einer schön geebneten Bahn lief. Die *griechischen* Rennbigen hatten meistens metallene Achsen und Räder und der ganze Wagen ein leichtes, zierliches Ansehen. Die *Römer* führten diese Bigen der *Griechen* auch bey ihren *circensischen* Spielen ein; nur veränderten sie die leichte einfache *griechische* Form, so dafs ihre Bigen, obgleich sehr schön und reich,



C. Ginzrot del.

Seitz sc.

sich von den erstern sehr kenntlich durch ihre schwere Bauart unterschieden. Tab. XXIX enthält sechs *griechische* Bigen und Quadrigen, deren Bauart ganz einerley war: denn nur die Zahl der in einer Reihe bespannten Pferde, machte den Unterschied in der Benennung. Ihre gefällige Formen, die sanften Biegungen der sie umgebenden metallenen Ziersprügel oder Antugen und die Verschiedenheit ihrer hohen ehernen Räder und ihrer Deichseln verdienen bemerkt zu werden. Die fünf ersten sind Rennwägelchen und nur für eine Person; ich habe solche wegen ihrer einfachen, zierlichen und leichten Bauart unter den verschiedenen Wägen dieser Art ausgewählet, die sich an der Friese des Tempels der *Minerva* oder des *Parthenon* zu *Athen* befinden und in dem Prachtwerke der Herren *James Stuart* und *Revett* von *London* zu sehen sind, welche *Griechenland* mit einander bereiset und die *altgriechischen* Monumente auf dem Platze mit der gröfsten Genauigkeit abgezeichnet haben. Da dieser Tempel zu den Zeiten des *Praxiteles* und des *Phidias* gebaut wurde; so ist auch zu glauben, dafs die daran befindlichen Wägen den bessern Geschmack jenes Zeitalters beurkunden. Fig. 6 ist von einer *griechischen* Vase abgezeichnet, welche in St. *Agata* de *Goti* dem alten *Saticola* der *Samniten* gefunden worden ist. Diese Biga ist von der nämlichen Gestalt und Bauart wie die vorigen, nur etwas schwerer und gröfser; daher scheint mir dieses keine Rennbiga, sondern einer jener Streitwägen zu seyn, deren sich die vornehmsten Anführer in Schlachten bedienten, worauf gewöhnlich zwey Personen standen, wie ich an seinem Orte gesagt habe. Zur Bequemlichkeit der Liebhaber habe ich den verjüngten Maafsstab beygefügt, nach welchem alle Theile dieser Wägen in ihren wahren ehemaligen Maafsverhältnissen bestimmt angegeben werden können. Die Personen und die Pferde habe ich weggelassen, weil ich Nichts daran fand, das hieher gehören konnte.

Tab. XXX enthält vier *griechische* Bigen und Quadrigen von auserlesenen schönen Urnen abgezeichnet; die Kästen von Nr. 1, 3 und 4 sind von verschiedenen lieblichen Formen, der von Nr. 2 ist der einfachste und scheint ein geflochtener Korb zu seyn. Die Räder an allen diesen sind vierspeichig; auch verdient bemerkt zu werden, dafs die Figuren auf Nr. 3 und 4 sitzend fahren.

Tab. XXXIII stellt verschiedene *hetrurische* und *römische* Bigen vor; Fig. 1 von einem allegorischen Gemälde im *Herculaneum* entlehnet, ist *hetrurischer* Art; diese sonderbare Biga wird von zweyen Schaafen gezogen.

Nr. 2 ist eine prächtige Biga nach einem ant. marmornen *römischen* Basrelief im Museum des Capitols gezeichnet; aber, zu schwer zum Wettrennen, scheint sie vielmehr einen der Streitwägen vorzustellen, welche die *Römer* bey ihren mannigfaltigen Spielen im Circus einführten; der Kasten ist lang genug, um zwey hinter einander stehende Personen aufnehmen zu können, was auch der zweyfache Absatz an dem obern Kastenrande anzudeuten scheint. Beyde vorgenannten Bigen sind sechsspeichig, welches ziemlich selten vorkommt; auch nicht, wie die *griechischen*, von Erz, sondern von Holz.

Nr. 3 ist von einem alten Basrelief von Marmor, welches auch *Dom. Montfaucon* in seinem Werke mittheilet. Ein junges Brautpaar fährt hier in einer langen Biga, welche auch zum Sitzen eingerichtet ist. *Amor* steht im Vordertheile des Kastens und macht den Auriga. Das darüber hängende Gewand zeigt an, dafs es auch dergleichen bedeckte Bigen gab; die Räder sind von Holz, und nur vierspeichig. Dieses Fahrwerk gehört zu den ältesten Gattungen *römischer* Bigen, deren man noch viele auf Monumenten erblickt.

Nr. 4 von einem allegorischen Mauergemälde des *Herculaneum* abgezeichnet, hat eine nicht unangenehme Form und scheint ebenfalls zum Sitzen eingerichtet gewesen zu seyn. Diese Biga ist mit zwey Greifen bespannt und hat achtspeichige Räder.

Nr. 5 ist die Triumphbiga des Kaisers *Titus* von allen andern Nebenfiguren entblöfst. Auf seiner Ehrenpforte zu *Rom* ist dieser Wagen nicht ganz frey auf dem schönen Basrelief zu sehen, doch ist das, was man zwischen den davorstehenden Figuren entdeckt, hinlänglich, um die ganze Gestalt der Bigae bestimmen zu können. Die Räder sind achtspeichig, wie die meisten Räder der Triumphwägen.

Nr. 6 ist eine zierliche und reiche Biga wie die vorige, ganz im *römischen* Geschmacke. Besonders ist das eiserne Joch zu bemerken, welches auf der Deichsel liegt mit seinen Endringen und Gurten, welche zum Binden eingerichtet sind, von welcher Art ich schon in dem Capitel der Joche gesprochen. Dieses Bild ist von einer Fresco-Malerey abgezeichnet, welche noch die Decke eines Gemaches in den Bädern des *Titus* zieret und von denen noch viele sehr gut erhalten sind; die Farben scheinen so lebhaft, als wenn sie erst frisch aufgetragen wären. Alle bessere Arten Bigen und Quadrigen waren am Ende der Deichsel mit einem metallenen, schön gearbeiteten Kopfe geziert, der auch öfters vergoldet oder von gediegenem Silber war, so wie die Enden

1.

2.

5

3.

4.

J.C. Guizrot del.

Seitz sc

der Achsenspindeln auch mit dergleichen Verzierungen überdeckt waren. Wenn daher die alten Auctoren von goldenen oder silbernen Achsen oder Deichseln erzählen, so muſs man gewöhnlich nur die so verzierten und hervorragenden Enden darunter verstehen, dergleichen verschiedene auf obiger Tafel und im Laufe dieses Werkes zu sehen sind. An allen *römischen* Bigen wird man aber keine Antugen oder Randsprügel um den Kasten bemerken, wie an den *griechischen* Wägen dieser Art; daher man an erstern die Leitseile, (welche die *Griechen* an die Antugen zurückspannten) in metallene kleine Ringe knüpfte, die entweder aufserhalb dem Kasten an den Vorderrand, oder inwendig daran befestiget wurden. Alle diese vorgehenden Bilder sind nicht ausschliefslich für Bigen anzusehen, sondern konnten ebenfalls auch als Trigen und Quadrigen angewendet werden, weil in ihrer äufsern Gestalt keine von den andern verschieden waren, wie schon bemerkt worden ist, aufser vielleicht in der Höhe und Stärke der Räder und in der Gröfse des Kastens. Die *römischen* Dichter kehrten sich aber daran nicht, sondern nennen alle obige Wägen, so wie auch jede andere Art Fahrwerke, sie mögen nun auf zwey oder vier Rädern gewesen, durchgängig Currus. Man lasse sich aber dadurch nicht irre machen, denn den meisten war es nicht darum zu thun, die Fahrwerke zu beschreiben, sondern im Allgemeinen zu sagen: der Wagen *Jupiters*, die Wägen der Götter, der Triumphwagen, der Sieges-, der Streit- oder der Rennwagen.

Xenophon sagt in seiner *griechischen* Geschichte, Lib. I. Cap. 6: „Im ersten Jahre der XCIII. Olympiade siegte *Evagoras* des *Eleus* Sohn mit der Biga, die jetzt zum erstenmale auf den Kampfplatz kam.“ *Pausanias* in Cap. V sagt eben dieſs und fügt hinzu, dafs es erwachsene Füllen von gleichem Alter waren: „In der XCIX. Olympiade fieng man auch an, Füllen an die Bigen zu spannen und mit diesen in die Wette zu rennen.“ Dieses hindert aber nicht, dafs die Bigen in andern Städten schon seit langen Zeiten zu Wettrennen gebraucht wurden: denn selbst *Pausanias* erwähnet in einer andern Stelle, dafs *Cleosthenes* von *Epidamnus* in der LXII. Olymp. auf einer Biga Sieger war, wovon das eine Pferd *Phönix*, (der bekannte fabelhafte Vogel) und das andere *Corax* (Rabe) hiefs. Es kann aber auch möglich seyn, dafs hier *Pausanias* nicht sagen will, die Rennbigen seyen erst um diese Zeit in *Griechenland* erfunden worden, sondern dafs man solche in dieser oder jener Stadt bey Wettrennen eingeführt habe, wo man vorher sich blos der Quadrigen bediente. Vielleicht wollte er auch nur von der Gattung, dem Alter und Geschlechte des Gespannes sprechen, nicht aber von der Biga selbst.

Die Bigen sind älter als die Quadrigen: so wie die vierrädrigen Fuhrwerke blofs eine Vervollkommnung der zweyrädrigen sind, auch verdient bemerkt zu werden, dafs unter allen den Streit- und Siegeswägen, die auf *egyptischen* Denkmälern vorgestellt sind, nicht eine einzige Quadriga zu entdecken ist.

Die Biga der *Luna*, der *Diana* und der *Proserpina*, welche *Virgil* die dreyfache Gottheit oder die *Hecata* nennet, nämlich in dem Himmel, auf der Erde und in der Unterwelt, findet man auf alten Münzen und Monumenten meistens mit Ochsen bespannt vorgestellt, wie im II. Bande Tab. XLIV. zu sehen ist, wo Fig. 1 und 2 nach einer antiken Lampe von Erz, und 3, 4, 5 von Münzen abgezeichnet sind. Nach *Propertius* war diese Biga mit einem weifsen und einem schwarzen Pferde bespannt. S. Tab. XLIII. Fig. 2 und XLIV. Fig. 7 in eben diesem Bande. Einer sonderbaren Art Rennbigen erwähnt *Homer* in Ilias, wo *Nestor* erzählet, er hätte in seiner Jugend am Leichenfeste des *Amarynkeus* verschiedene Preise davongetragen, nur nicht im Rennfahren; denn die *Aktorionen* fuhren gepaart, der eine hielt und lenkte die Zügel und der andere trieb die Rosse an mit der Geifsel. Auf diesen Rennbigen standen also zwey Männer, welches sehr selten ist.

Der Kaiser *Nero* liefs viele Münzen schlagen, wo auf der einen Seite Bigen oder Quadrigen im Circus vorgestellt waren. Dieser Gebrauch war schon sehr alt und soll dazu gedient haben, die Geschichte des Raubes der *Sabinerinnen* bey dem Volke im Andenken zu erhalten, welcher bey den *circensischen* Spielen statt hatte, die *Romulus* anstellte. Man sieht dergleichen Münzen von verschiedenen Kaisern, besonders von denen, die sich als besondere Rennliebhaber und sogar als Aurigen mit der Biga auszeichneten. Sie wollten vielleicht ihre Rennsiege, auf die sie so stolz waren, durch diese Münzen in der Welt verbreiten und verewigen; selbst gute Kaiser liefsen dergleichen schlagen, theils um eine grofse Begebenheit damit zu bezeichnen, theils auch, weil das Volk viele Vorliebe für diese Gattung Münzen hatte, die es Nummi bigati und quadrigati nannte.

Tab. XLV im II. Bande zeigt bey Fig. 7, 8, 9 eine solche Gattung Münzen. Nr. 7 ist eine Silbermünze mit einer *griechischen* Biga, worauf eine Victoria stehet, aus dem königl. Münzkabinet zu München. Nr. 8 eine kupferne Münze von Vaillant Tom. II. 284 mit einer Sieges-Quadriga und der Umschrift, Soli invictae. Eben diese Umschrift, die nicht selten ist, findet sich auch auf der folgenden Kupfermünze Nr. 9, die ich besitze, worauf der Kopf des Kaisers *Probus* ist, mit einem Scepter in der Hand, auf dessen Knopf eine kleine Victoria steht. Die Umschrift heifst Imp. Probus. pi. aug. und auf der Kehrseite um die Qua-

driga, Soli invicto. (Der kleinere Ring zeigt die wahre Gröfse der Münze an.) *Probus* war immer glücklich im Kriege und nachdem er die Feinde *Roms*, die *Rhätier*, *Illyrier*, *Thrazier*, *Blemmyer* und andere Völker besiegt hatte, feyerte er seinen Triumph in *Rom*, bey welcher Gelegenheit er grofse Feste und Rennen im Circus gab. Er starb im Jahr Chr. 282, wie *Vopiscus* 19 erzählet.

Livius sagt Lib. XXII. Cap. 52. Es wurde der Vertrag gemacht, dafs man für jeden gefangenen *Römer* 300, für einen *Alliirten* 200, und für einen *Sclaven* 100 Nummi quadrigati bezahlte. Diese Münzen waren gemeiniglich von Silber, wie *Plinius* Lib. XXXIII. Cap. 3 behauptet. *Tacitus* in seinem Buche von den Sitten u. s. w. der Teutschen, sagt Cap. V: „Die *Germanen* lieben besonders das Geld, welches gezähnelt ist, wie die bigati sind.“ Und der schon erwähnte *Livius* in Lib. XXXIII. Cap. 8: „*Cornelius* hat neun und siebenzigtausend Stück Bigen-Thaler (Argentum bigatum) im Triumphe tragen lassen.“

Capitel XLVII.

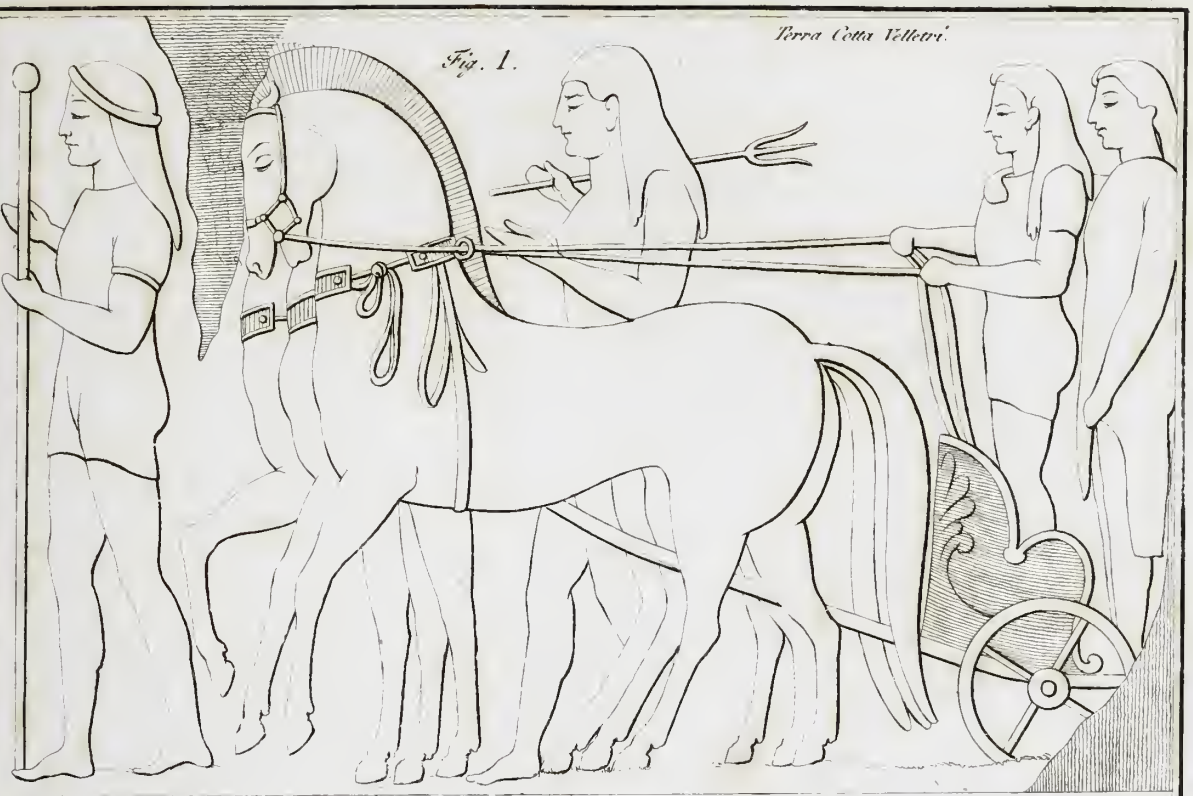
Die Triga.

Die Bauart dieses Gefährtes und dessen äufserliche Form war nicht im geringsten von der Biga unterschieden; denn so wie man ein Strangpferd neben die zwey Deichselpferde, die am Joche zogen, anspannte, so hiefs der Wagen eine Triga; hieng man aber noch ein zweytes Rennpferd auf die andere Seite an, so nannte man ihn eine Quadriga. Im Cap. V habe ich schon ausführlich die verschiedenen Arten dieser Bespannuug beschrieben. Die Triga diente sowohl als Kriegswagen, als auch bey den *Olympischen* Spielen und im Circus, wo aber ihr Gebrauch nicht von langer Dauer war; denn obgleich das dritte Pferd auf der Rennbahn von einigem Nutzen seyn konnte, so hatte es auch das Nachtheilige, dafs der Wagen immer etwas schief gezogen wurde und nicht in einer so gleichen Richtung geleitet werden konnte, als wie mit zwey oder mit vier Pferden; defswegen behielten auch die Bigen und Quadrigen den Vorzug.

Wenige alte Schriftsteller nennen die Triga; man findet aber in mehreren Stellen der Iliade *Homers*, dafs die *Griechen* schon dieses Fahrwerk kannten, s. Gesang 16. von dem Strangpferde *Automedons; Varro* L. L. Lib. VI. und *Ulpian* 21, Tit. 1. 29. 38 zu Ende, erwähnen der Triga, so auch *Isidor* Lib. XVIII. Cap. 36, wo er sagt: „Die Trigen haben ihren Namen von den drey Pferden, die man daran spannet," und fügt noch hinzu: „Die Alten haben die Trigen den Göttern der Unterwelt geweihet." Nur jenen dreyspännigen Wägen, die dem *griechischen* Diphron ähnlich waren, wurde der Name Triga gegeben. Das Cisium war deswegen noch keine Triga, weil es gewöhnlich mit drey Pferden oder Maulthieren bespannt war, eben so wenig wie das

Terra Cotta Velletri.

Fig. 1.



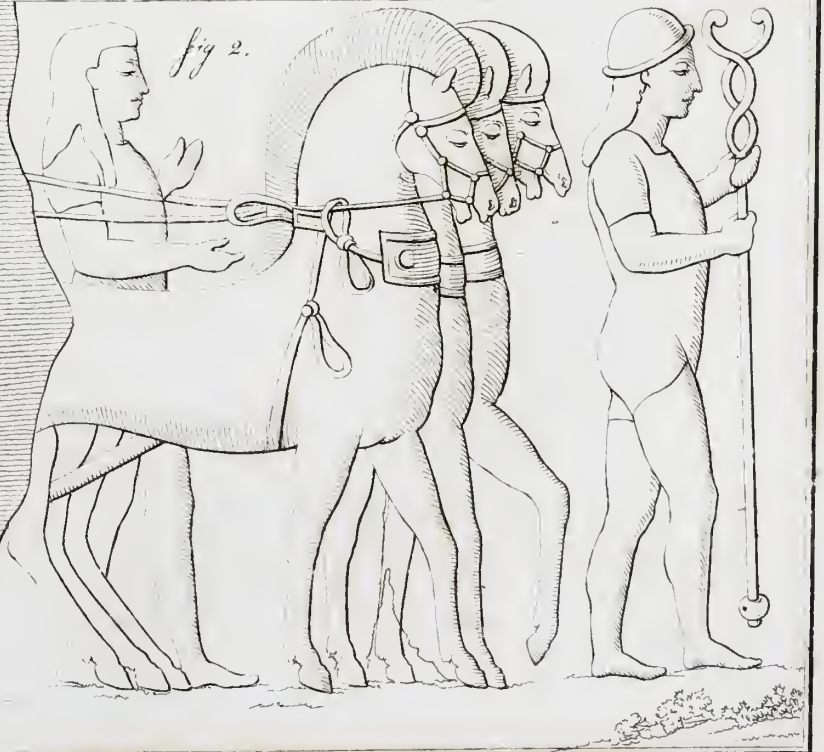
3. Winkelmann

4. in Mus. Caes. Vienn.

90

Pers.

fig 2.



J.C. Einzet del.

Lips sc.

Birotum, von dem es im Cod. *Theodos.* Lib. VIII heifst: „An die Rheda sollen im Sommer acht, im Winter zehen Maulthiere gespannt werden; an die Biroten hingegen erachten wir drey hinlänglich."

Von dem Kriege kam der Gebrauch dieser Fahrwerke zu den Spielen, worüber man bey *Dionysius Halicarnafs.* Ant. VII. Cap. 70 Mehreres vernimmt, wo er unter Anderm sagt: „Bevor die öffentlichen Spiele begannen, welche der Senat beschlofs, hielten die Mächtigsten des Staats den Göttern vom Kapitol herab über den Circus Maximus einen Pracht-Aufzug. Die Vordersten desselben waren der Ritter — fast mannbare Söhne zu Rofs, dann die, welche künftig zu Fufs dienen sollten, in verschiedenen Abtheilungen, gleich als wenn sie zur Schule zögen, damit die anwesenden Fremden sähen, wie schön und zahlreich die *römische* Kampfjugend einst seyn werde. Auf sie folgten diejenigen, welche mit vier zusammengekoppelten (tetrippa) und mit zwey dergleichen Pferden (Syn-oridai) und dann die, welche mit einzelnen unangejochten Pferden (azeuktoi hippoi) rannten; nach ihnen kamen die Athleten, Tänzer, Tonspieler, Kriegstänzer, Satyren, Personen, die mit Bockfellen bedeckt, sich lächerlich gebärdend der anderen spotteten u. d. m. Nach beendetem Aufzuge wurde zuerst der Wettlauf mit den vieren, zweyen, und einzelnen Rennrossen gehalten, so wie es vor Alters bey den *Griechen* und noch zu unsern Zeiten bey den *Olympischen* Spielen gehalten wird. Bey den Wettkämpfen mit Pferden werden zwey sehr alte Uebungen, so wie sie vor Alters angeordnet waren, bis zu meiner Zeit noch von den *Römern* gehalten: die eine mit den dreyspännigen Wägen (ta tripota tôn Harmatôn), die zwar in *Griechenland* aufser Gebrauch gekommen ist, eine uralte Art aus der Heldenzeit, deren sich, nach *Homers* Zeugnisse, die *Griechen* in dem Treffen bedienten. Nämlich den zweyen zusammengejochten Rossen (ezeugmenoi Hippoi), welche das Zweygespann (Synoris) bilden, wurde noch ein drittes als Seilrofs beygefügt, welches mit Strängen angespannt war. Die Vorzeitner nannten es Paraeoros, weil es hervorragte und den andern mit beygespannt war. Die zweyte Wett-Uebung, die noch bey manchen Völkern *Griechenlandes* an verschiedenen Opferfesten aus der alten Zeit im Gebrauche ist, besteht in dem Wettfahren mit Wägen (Dromos, tois harmasi). Denn nach beendetem (erwähnten) Wettrennen zu Rofs sprangen Diejenigen, welche (von den Dichtern Parabatae, von den *Athenern* aber Apobatae genannt,) vorher neben ihren Fahrmännern (Heniochi) auf dem nämlichen Wagen fuhren, von diesem herab, und liefen auf der Rennbahn persönlich mit einander zur Wette."

Die Parabaten waren Wagenstreiter, Essedarii; eigentlich bedeutet dieses Wort einen Hinübersteiger, vielleicht vom öftern Auf- und Ab-

steigen während des Rennens. Anabatus heifst ein Hinaufsteiger, ein Reiter. Die Fahrmänner, Heniochi, haben vermuthlich ihren Namen von Heniai, die Zügel oder Leiten; so das Nebenpferd, seiraios Hippos, Equus funalis, Seilrofs, von Seira, Strang, Leine, Strick. Die Handpferde der Feldherrn, welche an der Leine (fr. Longe) nachgeführt wurden, hiefsen daher Syrtoi. Diese Rosse mufsten dem Feldherrn überall folgen, so oft er ausritt, ein Gebrauch, der unter *Theophilus*, dem Sohne des *Michaelis Balbus* aufkam: denn dieser ordnete zuerst den Dienst der Handpferde an, wie man bey *Casaubonus* bemerkt findet.

Man findet auf *griechischen* Münzen verschiedene Abbildungen, welche die Existenz der Trigen beurkunden, besonders aber auf den *sicilischen* dergleichen Fahrwerke, zum Beweise, dafs sie zu den Zeiten des *Hiero* von *Syracus* und bey den *Catenensern* üblich waren. Man sieht sie auch auf *römischen* Münzen, in der Familie *Claudia*, in der Familie *Manlia*, in der von *Nävia* u. a. m. In *Onuphrius* findet man die Triga in der Tabula Cecchinorum einigemal angeführt; so z. B. heifst es, nach der Auslegung dieses Gelehrten: „in diesem Wettrennen von zwey Wägen siegte *Cas. Appulejus Diocles* mit einer Triga fahrend.“ Dieses hatte nach seiner Berechnung statt, zu der Zeit des Kaisers *Hadrian* ungefähr im J. Chr. 133.

Tab. XXXI stellt zwey *hetrurische*, nach Andern, *volskische* Trigen vor, die jedoch keine Kriegswägen sind: denn die zwey im Kasten stehenden Personen haben nicht das geringste von Bewaffnung an sich, sondern sind ganz einfach und leicht gekleidet. Zur Kopfbedeckung tragen sie haubenförmige Kapuzen von kleinen Thierfellen, wie diefs bey den ältesten Völkern üblich war. Die Herolde, welche vor den Wägen hergehen, haben runde Mützen, die vermuthlich von Leder und mit Pelz ausgeschlagen waren. Diese Wägen stellen vielleicht den Einzug eines von den Rennspielen zurückkehrenden Siegers vor, oder die Auffahrt einer vornehmen Magistratsperson; es war auch bey den *Hetruriern* gebräuchlich, die Braut auf einem Wagen, von Herolden begleitet, abzuholen. Die Zäumung und Beschirrung der Pferde ist, wie die auf Tab. XXVIII, sehr deutlich angezeigt und die emporstehenden kurzgeschornen Mähnen erblickt man fast an allen *volskischen* und *hetrurischen* Pferden nach ein und demselben Schnitte. Diese Bilder, die ich, so wie die vorerwähnten Bigen, von den in *Velletri* ausgegrabenen Basreliefen entlehnete, sind zu bestimmt ausgedrückt, als dafs man sie nicht für Trigen anerkennen sollte. Auf eben diesem Blatte XXXI. Nr. 3 habe ich eine Renntriga abgebildet, die sich auf einer antiken Münze befindet, die *Winkelmann* in seinem Werke Hist.

delle Arte mittheilet und Nr. 4 eine *persische* Triga, welche ich von einer sehr schön erhaltenen *persischen* Silbermünze in dem k. k. Münz- und Antiquitäten-Cabinet zu *Wien* mit der gröfsten Pünktlichkeit abgezeichnet habe. Die wirkliche Gröfse dieser Münze ist unter der Abbildung angezeigt. Auch dieser Wagen zeigt unstreitig eine Triga: denn die drey Köpfe und die zwölf Füfse der Pferde, so wie die drey doppelten Zügel, die der Fahrmann in der Hand hält, beweisen diefs auf's Klarste. Der im Wagen hinter dem Lenker stehende Herr hat eine Tiara, der Fuhrmann hingegen einen kleinen Pileus auf dem Kopfe. Der Kasten ist mit Sprossen umgeben und die achtspeichigen hohen Räder sind ringsum mit grofsen Nägeln beschlagen.

Capitel XLVIII.

Die Quadriga.

Wenn an einer Biga zwey Funales oder Strangpferde neben die Deichselpferde, die das Joch trugen, gespannt waren, so dafs alle vier neben einander in einer Reihe liefen, so hiefs ein solcher Wagen eine Quadriga. In *Homers* Ilias erscheint aus vielen Stellen, dafs die vornehmsten Heerführer im *troischen* Kriege sich öfters auch der Quadriga, bedienten, wie ich schon in dem Capitel von der Bespannung bewiesen habe und wie besonders die Worte *Hectors* dieses bestätigen, wo er seine vier Pferde zum Streite aufmuntert und sie bey ihren Namen nennt: „Du *Xanthos* und du *Podargos* und du *Aethon* und du edler *Lampos*! jetzt ist es Zeit mir die Pflege zu vergelten.“ In der biblischen Geschichte findet man, dafs ganze Nationen sich der Quadrigen bedienten, wovon in dem Capitel XXXVIII Mehreres gesagt wird. *Pindar* nennt die Quadriga, Tetraoria, wie in Ode II. Olymp. „Aber den *Theron*, den Sieger im Wettrennen mit der Tetraoria, mufs ich mit einem Liede besingen.“

Man findet auch bey den ältesten Schriftstellern, dafs lange schon vor *Homer* die Quadrigen bey den feyerlichen Wettrennen eingeführt waren. Viele nennen die Göttin *Minerva*, die Erfinderin der Quadrigen und Einige behaupten, *Erichthonius* habe sie zuerst in *Griechenland* eingeführt. Andere den *Cecrops* und auch den *Oenomaus*. Da es aber schon zu den Zeiten des *Erichthonius*, welcher zu *Moses* Zeit lebte, Quadrigen gab, mit denen man Wettrennen hielt, so ist es glaublich, dafs die ältesten Völker sich auch hin und wieder dieses Viergespannes im Kriege bedienten. *Virgil* sagt in Aeneis Cap. X. v. 570: „Als nun dem *Aeneas* der Stahl erwarmte, siehe, da strebte er wider das

Fig. 1.

Fig. 2.

J.C.Reinzrot del

Lips. sc.

Viergespann des *Niphäus*;“ und Aen. XII. v. 162: „Voll Herrlichkeit schwebet *Latinus* auf seiner glänzenden Quadriga heran.“

Die meisten Dichter nennen die Quadrigen sowohl der Götter, der Triumphatoren, der Heerführer, als auch der Wettfahrer, gewöhnlich nur Currus, oder den Wagen, wie man in *Virgils* Aeneis die Quadrigen der Götter genannt findet, eben so in *Ovid* und in *L. Ann. Seneca*. *Ovid* nennt sie auch als Triumphwägen, quadrijugos Currus, die viergejochten Wägen, s. Tristium Lib. IV; und *Virgil* in *Georg.* Lib. III. v. 18 sagt: „Hundert Viergespänne will ich an den Flufs führen.“ (Centum Quadrijugos agitabo ad flumina currus.) Es giengen aber nicht alle vier Pferde unter dem Joche, auch war nur ein Joch an der Deichsel: denn der alte Ausdruck Jugum heifst nicht allein ein Joch, sondern auch nach seiner ersten Bedeutung (von jungere, binden) ein Band, eine Vereinigung; daher Conjugium, das Eheband. Die vier neben einander laufenden Pferde wurden also Quadrijuges genannt, nicht, weil sie Joche trugen, sondern weil sie alle vier in einer Reihe gespannt waren und zugleich ziehen mufsten. Fig. 1 auf der vorliegenden Tafel XXXII stellt eine solche Renn-Quadriga vor, welche *Onuphrius* mittheilet und die er von einem ant. marmornen Basrelief entlehnet hat, das im Praetorio der Stadt *Fulginium* zu sehen war. Der Kasten scheint von Korbmacherarbeit geflochten und ist äufserst einfach; die Räder sind niedrig und einspeichig; die vier Pferde laufen in einer Reihe; die mittleren Deichselpferde sind dicht neben einander unter dem Joche, von dem man nur das äufsere runde Ende über dem Nacken erblickt; die zwey Nebenpferde sind weiter vorausgespannt und laufen ungehindert nebenher. Der Künstler hat (wie gewöhnlich an allen dergleichen Quadrigen) vergessen, die Stränge anzudeuten, womit sie an die Axenköpfe angehängt waren; eben so fehlt auch der Brustriemen an diesen Funalen, welcher unumgänglich nöthig war, um die Stränge daran zu befestigen, weil an dem Bauchgurte allein kein Pferd ziehen kann. Diese Strangpferde waren überdiefs vom Zaume aus an die Deichselpferde nur mit einem schmalen ledernen Zügel gekoppelt, welcher dazu diente, die vier Pferde zusammen zu halten, dafs sie nicht aus einander laufen konnten, wie noch die sogenannten Italiener-Zügel zu eben diesem Zweck angewendet werden. Man findet aber solche auf keinem Monumente deutlich genug bemerket, daher vergleiche man mit diesem Bilde die Beschreibung, die ich von der Bespannung Cap. V gegeben habe, wo auch von dem Sprungriemen die Rede ist, von dem man hier etwas erblickt und der dazu dienet, den Brustriemen und den Gurt unter dem Bauche mit einander zu verbinden. Aus diesem Bilde, wo

das rechte Strangpferd gestürzt ist, scheint es erwiesen, dafs aufser dem leichten Kuppelzügel die Funales ganz frey und ohne alle Verbindung mit dem Joche nebenher in den Strängen zogen, sonst würde ein solcher Sturz das Joch zerbrochen haben und die übrigen Pferde könnten nicht so ordentlich und ungehindert ihren Lauf fortsetzen, wie man auf dieser Tafel dennoch deutlich vorgestellt sieht, woraus sich manche Stellen in *Homers* Ilias leichter erklären lassen, wie z. B. im achten Gesange, wo eines der Strangpferde *Nestors* verwundet wird und im 16ten Gesange, wo das Strangpferd *Pedasos*, von *Sarpedon* getödtet, niederstürzt, welches an eine Triga gespannt war: „Als *Automedon* die Stränge des Getödteten abgehauen hatte, zogen die andern beyden wieder.“ *Homer* sagt bestimmt und viele andere Auctoren: dafs die Nebenpferde an ledernen oder auch an hanfenen Strängen zogen. Es behaupten demnach einige Gelehrte (wie z. B. *Casaubonus*) ganz ohne Grund, dafs die Funales ganz frey nebenher liefen, ohne zu ziehen und ohne Stränge, weil man sie nur zur Vorsicht am Zügel gebunden nebenher habe laufen lassen, um dasjenige zu ersetzen, welches verwundet oder getödtet würde. Nach dem, was ich schon früher darüber gesagt habe, braucht dieses eben so wenig einer weitern Widerlegung, als die Behauptung, dafs die Rennwägen keine Deichseln gehabt hätten, weil man solche nicht auf allen Monumenten abgebildet antrifft.

Die Rennpferde hatten entweder Stumpfschweife, dergleichen mehrere in diesem Werke zu bemerken sind, oder man flocht ihnen die Schweifhaare zusammen und band sie kurz auf, wie an gegenwärtigem rechten Seilpferde zu sehen ist, jedoch sieht man auch viele fliegende Schweife. Der Reiter, welchen man auf der linken Seite erblicket, ist eine Art Vorreiter (Celes), die wie die Desultoren im Auf- und Abspringen sehr geübt und öfters Söhne der ersten Familien waren, deren Einkommen es erlaubte, dergleichen Equos desultorios oder Rennpferde zu halten. Sie begleiteten ihre Freunde, die auf Bigen oder Quadrigen wettrannten, auf der Rennbahn. Man findet mehrere dergleichen Desultoren auf Monumenten; und in der Sammlung des Grafen v. *Caylus* sieht man zwey schöne Fragmente von marmornen Basreliefs *), worauf ein Wettrennen vorgestellt ist, wo der Auriga eine Biga lenket und der Desultor neben den Jochpferden auf

*) Die ungefähr 18 Zoll lang und ein Schuh hoch, bey Grabung eines Brunnens am Fufse des Montmartre bey Paris, 32 Schuh tief unter der Erde im Jahr 1756 gefunden worden sind.

der linken Seite herreitet; beyde sind als kleine Genien mit Flügeln vorgestellt, wie es selbst auch im Circus üblich war, wovon ich an seinem Orte erzählen werde; s. II. Band, Tab. LVI. Nr. 2. *Caylus* glaubte, dieses Fahrwerk seye eine Triga und der Reiter sitze auf einem der drey Zugpferde und sagt: dieser seltene Fall seye ihm noch nirgends vorgekommen.

Ebenda Tab. LII. B. von einem marmornen Basrelief aus dem Museo clementino zeigt ebenfalls eine Biga von einem Genius als Desultor begleitet, der dem beflügelten kleinen Auriga die Siegeskrone am Ziele seiner Laufbahn darreicht; unter den Pferden liegt statt der gewöhnlichen Urne eine Grabhacke. So sieht man auch auf den schönen Mauergemälden der Bäder des *Titus* zwey solcher Vorrennreiter (Celes), wovon der eine einen Kranz und der andere eine Vase emporhält. Dergleichen umgestürzte Urnen, die man nur auf Friesen und Basreliefen von Grabmälern antrifft, sollten diese sinnbildlichen Wägenrennen von jenen unterscheiden, die blofs als Denkmal einen errungenen Rennsieg im Circus andeuteten und zugleich bezeugen, dafs der Verstorbene verbrannt und seine Asche in eine Urne gesammelt, die Hacke hingegen, dafs dessen Leichnam begraben wurde.

Tab. XXXII. Fig. 2 ist eine leichte Rennquadriga, woran besonders das Geschirrwerk zu bemerken, welches an diesem Bilde besser erhalten und vollkommener vorgestellt ist, als an vielen andern Monumenten dieser Art. Die Brust- oder Halsriemen der mittlern Pferde sind breiter als die der Seitenpferde und scheinen mit einem doppelten Belege verstärkt, welches auch nöthig war, weil diese Halsriemen anstatt der Kummete dienten und die Jochpferde hauptsächlich an diesen breiten Lepadnen ziehen mufsten, welche die *Römer* auch Collare nannten. An den Jochpferden erblickt man das runde Ende des Joches etwas hervorragend.

Von der Bespannung dieser Quadrigen habe ich schon im Cap. V. weitläufig gesprochen und weise den Leser dahin zurück; nur will ich noch bemerken, dafs die Pferde an den Vorderfüfsen eine Binde zu haben scheinen, welche doch nicht ohne Zweck war. Vielleicht umwand man ihnen die Mitte der Fufsröhren mit Bändern, welche von der nämlichen Farbe waren, wie die Rotte der Renner, zu der sie gehörten, damit die Spiel-Richter die Pferde von weitem schon im Anlaufen besser unterscheiden und also auch schneller bestimmen konnten, welche das Ziel am ersten erreichten: denn da die Wägen öfters fast zugleich mit einander ans Ziel gelangten, so mufste wohl beobachtet werden, welche Pferde zuerst die Linie überschritten.

Auf diesem schönen Monumente bemerkt man ebenfalls einen Desultor, welcher hier vor dem Wagen herreitet. Die Figur ist nicht ganz zu sehen: allein was man davon erblickt, ist hinlänglich, um bestimmen zu können, dafs es ein Reiter und kein Fahrender seye. Auf dessen linker Seite ragen noch einige Füfse von Pferden hervor, die entweder Mitrenner sind, oder die Pferde liefen ledig nebenher, weil die *römischen* Desultoren oder Kunstreiter immer mit mehreren im Circus erschienen, auf welchen sie aufrecht standen und allerley Sprünge und Kunststücke zeigten, wovon an seinem Orte Mehreres.

Dafs es bey dergleichen Wettrennen selten ohne Gefahr ablief, sieht man an der auf dem Boden liegenden Figur, wovon man nur die Füfse bemerken kann. Mancher stürzte vom Pferde oder vom Wagen und wurde von den Nachkommenden überfahren, weil der Renner nichts vor sich sah, als das Ziel. *Columella* nennt die Quadriga das allerschnellste Fahrwerk „pernicissima Quadriga." Von diesen einzelnen Vorreitern oder Desultoren spricht *Pausanias* in Lib. V, wo er sagt: dafs in der XC. Olympiade die Bigen mit Füllen bespannt und auch Füllen für den Desultor eingeführt worden sind. *Sucton* in *Cäsar* Cap. XXIX: „Die edelsten Jünglinge lenkten Quadrigen, Bigen und Abspringpferde (Equos desultorios);" und *Tit. Livius* V. Decad. Lib. 4: „Mit jeder Quadriga ward ein Desultor geschickt." In der Beschreibung des *clementinischen* Museum von *Visconti* bemerkt man sogar im Bande IV. Tab. 18 auf einem Basrelief die Quadriga des *Sol*, von einem Desultor als Vorrenner begleitet, vielleicht den *Hesperus* oder *Lucifer*, Morgenstern vorstellend. Der heil. *Joh. Chrisostomus* erwähnt ebenfalls in seiner Predigt über den *Hippodrom* dieser Desultoren und Beyreiter, welche die Rennwägen, sowohl die Bigen als Quadrigen begleiteten. Die auf dieser Tafel hinter dem Wagen stehenden Personen sind die Magistrate, denen die Aufsicht, die Ordnung und die Polizey bey diesen Spielen anvertraut war. Das Zeichen der Abfahrt der Rennwägen wurde vom Prätor mit einem weifsen Tuche gegeben; diefs hiefsen die *Römer* Mappam mittere und der *Aedilis* trug einen langen Stab, mit dem er Stillschweigen gebot. Dieses schöne Basrelief war einst an der Porta nomentana, nachher kam es in den *barberinischen* Pallast.

Die Quadriga war der Sonne geheiligt, wie die Biga dem Monde und die Triga den Göttern der Unterwelt. Die Triumphatoren bedienten sich solcher, um ihren Einzug zu halten. Bey feyerlichen Rennen im Circus liefen vorzüglich Quadrigen und die gröfste Ehre, die einem *Römer* wiederfahren konnte, war die, dafs ihm von dem Volke und von der Obrigkeit eine Ehren-Quadriga zuerkannt wurde, es seye nun, dafs er mehr-

1.
2.
3.
4.
5.
6.

mals Sieger bey den *circensischen* Festen war, oder dafs er einen grofsen Theil seines Vermögens angewendet hatte, dem Volke dergleichen Feste zu geben, wovon an seinem Orte Mehreres.

Alles, was bisher von der Pracht und den Verzierungen der andern Wägen gesagt worden ist, kann auch von der Quadriga gelten, wenn nicht dieselbe alle andern noch übertraf, wie die Quadriga des *Heliogabals*, deren Kasten und Räder von Gold und mit den kostbarsten Gemmen und Edelsteinen besetzt waren. Die goldene Triumphquadriga des *Paul. Aemilius*, von der *Eutropius* erzählt; die Prachtquadriga der *Juno*, die *Homer* beschreibt, und andere mehr.

Tab. XXXIV. Fig. 1 ist von einer *griechischen* Vase, die *Hamilton* in seinem Werke mittheilet. Diese niedliche Quadriga ist eine von denjenigen, deren sich die ältesten *Griechen* und selbst die Frauenzimmer auch aufser den *olympischen* Spielen bedienten.

Die Kette, die man an dem obern Ziersprügel des Kastens bemerkt, scheint eine von den vier goldenen oder silbernen Kettchen zu seyn, zwischen welchen das Sitzchen hieng; zuweilen waren es auch schöne Riemen oder Flechten, von Gold oder Silber gewoben. Diejenigen Theile der metallenen Antugen, welche man am meisten mit der Hand berührte, waren mit goldenen, silbernen oder seidenen Schnüren übersponnen, oder auch mit feinem farbigen Glanzleder eingeflochten, wie man an den meisten dieser Art bemerken wird; dieses verhinderte, dafs die Hand nicht so leicht abglitschen konnte, wenn man auf- und absteigen wollte und war auch reinlicher und bequemer in der Hand zu halten, wenn man stehend fuhr, als das blanke Metall, welches die Hände schwärzte, oder auch dem Grünspan, Roste und dergleichen ausgesetzt war, wenn es mit feuchten Händen berührt wurde.

Die Räder sind von Erz gegossen, vierspeichig und ganz einfach, die Deichsel ist gegen das Joch in die Höhe gekrümmt und der ganzen Länge nach in kleinen Zwischenräumen mit flachen Ringen umfafst.

Das Pferdegespann scheint von einer edlen flüchtigen Stammart, die Mähnen sind nach *griechischer* Art geschoren, mit dem Schopfbüschel; die Deichselpferde stehen dicht neben einander unter dem Joche und die zwey Strangpferde ragen etwas länger vor diesen hinaus, gerade so war auch die wahre Bespannungsart der Quadrigen.

Die Stränge und der Gurt der Funalen sind nicht angedeutet; aber die Zäume von dicken seidenen Purpurschnüren sind mit elfenbeinernen Kügelchen verziert, so auch die Leitseile, welches eine grofse Zierde bey den *Griechen* war; öfters waren diese Knöpfchen ganz dicht neben einander eingefafst, so dafs man von den Zäumen und Zügeln Nichts sahe, als das Elfenbein; an einigen Zügeln waren gegen das Ende elfenbeinerne Knebelchen befestiget, um mit mehr Kraft die Pferde anhalten zu können; so dienten auch die Knöpfe, dafs die Leiten nicht so leicht durchschlüpfen konnten. Dergleichen Zügel mit Knöpfen bemerkt man schon auf *egyptischen* Alterthümern, wie an den eisernen Streitwägen Tab. XXII. B. Fig. 2. Man findet mehrere Stellen bey den Alten, die solcher Zierrathen erwähnen, unter andern in *Ilias* Vter Gesang 672: „Den Händen des *Mydon* entfielen die elfenbeinschimmernden Zügel.“ Die meisten dieser Bigen oder Quadrigen, die man auf *griechischen* und sogenannten *hetrurischen* Vasen antrifft, sind von Göttinnen bestiegen und beziehen sich auf mythologische Geschichten; eben so soll dieses Bild die Göttin *Diana* vorstellen, welche ihren Bruder *Apoll* zu *Delphi* besucht; ihre Pferde weideten gewöhnlich an den Ufern des Flusses *Meles*. *Homer* sagt in Ilias: „Die Peitsche aber und die Zügel ergriff *Pallas Minerva*;“ und im Vten Gesange v. 355 von der *Venus*: „*Afrodite* bestieg den Wagen, neben sie setzte sich *Iris*, nahm in die Hände die Zügel und schwang die Geifsel.“ Die Götter und die Göttinnen verschmäheten nicht, selbst die Zügel und Peitsche zu ergreifen und den Wagen zu lenken. Tab. XXXIV. Fig. 2 stellt den schönen Wagen der *Juno* vor, von einer Urne entlehnet, die in der Nähe von *Neapel* soll gefunden worden seyn. *Homer* beschreibt ihn im Gesange V. der *Ilias* auf folgende Art:

„*Hera*, die edle Tochter des grofsen *Kronos*,
Gieng und schmückte die Rosse mit gold'nem Gezäume.
Indefs eilt *Hebe* und fügt an die eiserne Achse
Räder von Erz, rundum mit acht Speichen versehen.
Den Felgkreis von künstlicher Arbeit mit unalterndem Golde *),
Bedeckten von aufsen die Schienen von schützendem Erz.
Die Enden der Naben umfafsten die Kapseln von Silber.
Es schwebte das Sitzchen im Kasten, in Riemen von Silber und Golde
Und zierliche doppelte Sprügel umliefen den obern Rand;
Schön prangte die silberne Deichsel, das Joch und die Binden
Des Joches mit Gold überdeckt. Nun spannt an den glänzenden
Wagen die Göttin die stampfenden Rosse.“

*) Im Feuer übergoldet.

Fig. 1

Fig. 2.

Unter diesen Binden müssen nicht die Jochriemen, sondern die breiten Halsriemen oder Lepadna, wie sie auch *Homer* nennt, verstanden werden, welche über dem Nacken an das Joch befestiget wurden und woran eigentlich die Pferde zogen.

Von den vielen Bildern, die den Wagen der *Juno* vorstellen sollen, ist mir noch keines vorgekommen, welches mit der Beschreibung *Homer's* so übereinstimmend ist, wie das Gegenwärtige Fig. 2 und der Leser wird leicht die verschiedenen Theile am Wagen erkennen, von denen in dieser Beschreibung die Rede ist.

Man findet auch bey mehreren Schriftstellern das Wort, Quadrigula, ein Deminutiv von Quadriga. *Cicero*, im Buche de Fato, bedient sich dieses Wortes, wo er sagt: „*Philippus* wurde gewarnet, sich vor der Quadrigula (unbedeutend scheinenden Quadriga) am Griffe zu hüten.“ Von dieser Stelle findet man die Erklärung in *Valerius Maximus* Lib. I. Cap. 8: „*Pausanias* hatte am Griffe seines Schwerdtes, womit er den *Philippus* tödtete, eine kleine Quadriga eingegraben;“ dann fügt er noch ferner bey, *Philippus* habe wegen dieser Prophezeihung den Ort *Harma* in *Böotien* vermieden, weil auf *griechisch* eine Quadriga auch Harma genannt wird. *Plinius* in Lib. X. Cap. 16 schreibt am Ende seines Briefes an *Trajan*: „Diesen habe ich mit meinem Ringe besiegelt, worauf zum Zeichen eine Quadriga ist;“ (Signata est Annulo meo, cujus Aposphragisma, Quadriga.) *Apulejus* nennt das Siegelbild „Signaculum.“ *Sueton* erzählt vom *Augustus* Cap. I: „Bey Besiegelung der Urkunden und Gerichtsschriften bediente er sich anfangs des Bildes einer *Sphinx*, bald darauf der Abbildung *Alexanders* des Grofsen, zuletzt seiner eigenen von des *Dioscoridis* Hand gestochen, womit denn auch die folgenden Staatshäupter zu siegeln pflegten. „Nach *Statius Theb.* IV. 87 scheint die *Sphinx* als Siegelbild am Schwerdtknopfe öfters gebraucht worden zu seyn: „und ober der Hüfte starrt (ihm) die grausame *Sphinx* am wundenspendenden Schwerdte.“ Auch die kleinen Wägelchen, womit Kinder die Spiele des Circus laufend nachahmten, hiefsen Quadrigulae. Zuweilen liefsen die Vornehmen ihre Dienstknaben als Genien mit dergleichen Wägelchen im Circus wettrennen, wie Tab. XIV. Fig. 4. So brauchen die Dichter öfter das Wort Quadriga als Sinnbild, wie *Pindar* in *Hymn. Pyth.* X: „*Thorax*, um meine Gunst sich bemühend, jochte diese Quadriga der Musen an;“ d. h.: Er bewog mich zu dieser Sieges-Hymne. Und in *Petronius* Satyren sagt *Plocrimus*: „Quadrigae meae decucurrerunt;“ oder: „Meine Laufbahn ist bald vollendet.“ Auf einer Menge Grabmäler findet man daher Bigen und Quadrigen vorgestellt, worunter mei-

stens ein umgestürzter Aschenkrug als ein Zeichen der Trauer bemerkt wird, wie im IIten Bande auf Tab. LV. B. und LVI.

Als etwas Sonderbares verdient noch bemerkt zu werden, was *Cicero* im B. II. de Divinatione sagt: „Die Auguren geben den Rath, die Pferde auf einer Reise nie zu vier neben einander zu spannen, damit nicht etwa ein Auspicium juge sich ereigne;“ welches der Fall war, wie *Festus* erklärt: wenn das Viergespann zugleich mistete.

J. C. Ginzrot del.

Seitz sc.

Capitel XLIX.

Der Currus augustanus.

Augustanus Currus nennt *Sueton* denjenigen Wagen, dessen sich nur die *römischen* Ritter bedienten; (Augustani, Augustales, wurden die *römischen* Ritter genannt, welche Mitglieder des Senates waren); denn die *Römer* hatten ihre Gesetze über den Gebrauch der Wägen, worin bestimmt war, wer sich eines vergoldeten, versilberten, oder elfenbeinernen Wagens bedienen durfte; so wie auch die Gattung des Fahrwerkes, welches den verschiedenen Honoratioren (Honorati) sowohl vom bürgerlichen als Militär-Stande verwilliget wurde. So hatten die Magistratspersonen, die auf die Rathsversammlung (Curia) fahren durften, als wie der Dictator, die Consuln, die Prätoren und die Aedilen das Recht eine Sella curulis auf ihren Wagen zu stellen, worauf sie safsen; wefswegen man sie Magistratus curules, die in Wägen fahrenden Magistraten, nannte; hingegen hiefsen diejenigen Senatoren, welche sich zu Fufse in den Rath begeben mufsten — Pedarii Senatores, wie *Aulus Gellius* in den attischen Nächten erklärt, wobey er noch den Vers des *Laberius* anführt. „Das Gutachten der Pedar-Senatoren ist wie ein Kopf ohne Zunge.“ Anderen erlaubte man in reichen Carrucis zu fahren, wie den Senatoren und Generälen. Den Priestern und Priesterinnen, auch Kaiserinnen wurde das Carpentum blofs zum feyerlichen Gebrauch vergönnet. Die Vestalinnen hatten ihre besondern Wägen, wie das Canathron und das ringsum offene, weich ausgepolsterte Pilentum, von dem *Prudentius* schreibet: „Sie fährt durch die Strafsen, wie bey einem öffentlichen Pomp-Zuge, auf einem Pilento molli sitzend.“ *Livius* Lib. I. Cap. 20 sagt eben dieses von den Flaminen oder Priestern: „Sie wurden auf einem zweyspännigen

gedecktem Wagen (Curru arcuato) zum Opfer des Fides gefahren;" denn es ward ihnen nicht gestattet bey irgend einem feyerlichen Aufzuge zu Pferde zu erscheinen. Einigen wurden nur Ochsen, andern Mauleselinnen und wieder andern Pferde anzuspannen erlaubt, wie ich schon im Capitel der Joche die Geschichte der *Cydippa*, Priesterinn der *Juno*, erzählet habe, welche, da sie eilig in den Tempel fahren sollte, während die Ochsen nicht zu Hause waren, von ihren beyden Söhnen dahin gezogen wurde.

Die *Römer* haben den Gebrauch von dergleichen ausgezeichneten Wägen erst unter den Kaisern eingeführt. So durften früher nur der Praefectus Praetorii, Oberst der Leibgarde und der Praefectus Urbis auf einer Carruca fahren. S. *Cassiodor* Lib. VI. Später gestattete *Alex. Severus* allen Senatoren, dafs sie sich der Silber-plattirten oder verzierten Rheden und Carrucen bedienen durften. Er glaubte es der Würde der *Römer* angemessen, wenn die Senatoren einer so wichtigen Stadt in ausgezeichneten schönen Wägen führen (*Lamprid.* C. 43).

Man ist zu allen Zeiten auf Wägen gefahren, aber nicht in vergoldeten oder versilberten; die reichsten waren früherhin nur mit Erz oder Messing verzieret. Die Senatoren mufsten in frühern Zeiten zu Fufse auf die Curia gehen, Kranke und Gebrechliche ausgenommen, welche sich bey wichtigen Vorfällen in einer Liegsänfte (Lectica) dahin tragen liefsen. Jedoch findet man Beyspiele, wo der Senat schon zu den ältesten Zeiten wegen gegründeter Ursachen eine Ausnahme machte. So gestattete er dem blinden Greise *Metellus* das Recht, als einfacher Senator, sich in einem Wagen auf die Curia fahren zu lassen, welches damals noch etwas ganz Besonderes war und vom Volke als eine hohe Ehre angesehen wurde; weil, seit *Roms* Erbauung, vor ihm noch Keiner diefs Recht hatte; aber es ward ihm defswegen ertheilt, weil er das Palladium aus dem brennenden Tempel der Vesta gerettet und dabey beyde Augen verloren hatte. S. *Plinius* Lib. VIII. Cap. 43.

Tab. XVII. B. Fig. 4. 5. 6. 7 zeigen verschiedene sogenannte *indische* zweyrädrige und vierrädrige Currus mit der Sella; sie sind alle von bekannten alterthümlichen Münzen abgezeichnet und mit Elephanten bespannt, wie auch der, Tab. XXXVIII. Fig. 6 und im II. Bande Tab. XLVII. Fig. 1, worauf der Wagen des *Augustus*, von einer Münze und Fig. 4 der, der *Ceres* von einer antiken Paste entlehnet, die sich in dem königl. *preufsischen* Cabinete befindet. Letzterer Currus hat das Sonderbare, dafs die obere Hälfte der Räder innerhalb des Verschlages oder Kastens versteckt läuft, wie die an

dem Triumphwagen des Königes *Demetrius* eben da, Fig. 7, wovon *Gronovius* in Thesaur. *graec.* T. VI. Tab. II. und Text p. 3460 die Abbildung und Beschreibung mittheilet. Diese Bauart war sehr vernünftig, denn der reich verzierte Kasten konnte nicht durch den Staub und Koth der Räder besudelt werden.

Dergleichen Currus, welche sich vor allen andern Wägen auszeichneten, so bald die Sella darauf stand, war doch ohne solche nur wie jeder Wagen dieser Gattung und es ist kein anderer Unterschied daran zu bemerken, als die Sella, die anstatt des gemeinen Sitzkistchens darauf gestellt wurde.

Schon in den ältesten Zeiten führten die Könige, Fürsten und obersten Feldherrn ihren Ehren-Stuhl auf Reisen mit sich; der der *Griechen*, welcher mit einer Rücklehne und zwey Seitentheilen versehen war, hiefs Thronus, und glich einem Lehnstuhle, den die *Römer* Cathedra nannten; so hiefs auch der Lehrstuhl auf den Schulen.

Tab. XLIX. im II. Bande Fig. 2 ist ein solcher Sitz auf dem vierrädrigen Triumphwagen des Kaisers *Constantin*. Die Sella der *Römer* aber, worauf die Grofsbeamten safsen, wenn sie im Rathe waren, oder welche der Aedilis auf seinen Currus stellte, wenn er ausfuhr, war gewöhnlich wie unsere jetzigen Feldstühle, die man zusammenlegen kann, aus zwey Seitentheilen mit einer Querleiste vereiniget, damit sie desto weniger Platz beym Einpacken erfoderte. Solche war oben mit Riemen übergürtet, worauf man einige Felle legte, die meistens mit Purpur gefärbt waren. Sie hatte von der Seite die Gestalt eines X, andere aber waren sehr künstlich mit allerley Zierrathen ausgearbeitet und mit kostbaren Kissen von purpurnen und seidenen Stoffen bedeckt und ringsum mit reichen Fransen verziert, wie man auf den Säulen des *Trajan* und des *Marc Aurel* bemerken kann. Eines solchen Stuhles erwähnt *Sueton* in *Octavian Aug.* Cap. 43: „Es trug sich zu, dafs bey den Spielen, die bey der Weihung des Theaters des *Marcellus* statt hatten, die Fugzapfen der Sella curulis, worauf *Augustus* safs, aus einander giengen und er rücklings zu Boden fiel."

Die Bilder auf Tab. XVII und Tab. XXXVIII sind zu klein, um Zierrathen an denselben anzubringen, auch sind sie nicht alle zum Zusammenlegen gerichtet, sondern, wie es scheint, auf dem Wagen befestiget. Man findet aber mehrere dergleichen auf alten Monumenten vorgestellt, die sehr reich

und geschmackvoll verzieret sind, woron die Füfse zwey übers Kreuz geschränkte Delphine vorstellen, oder zwey mit Früchten strotzende Füllhörner und andere niedliche Bilder. S. Tab. XXXVIII. Fig. 8. und *Pollux* de Sellis plicatilibus, Lib. X. Cap. 9.

Die Fürsten wandten ungeheure Summen an solche Stühle, die gemeiniglich von Elfenbein oder von Ebenholze mit Edelsteinen, Gemmen und Bernstein künstlich ausgelegt wurden; andere waren von gediegenem Golde oder Silber und von beträchtlichem Werthe. Von einem solchen Stuhle sagt *Xenophon* in seiner *griechischen* Geschichte, Lib. I. Cap. 14: „Als die Gesandten aus *Lacedämon* den *Cyrus* baten, alles Mögliche zur Fortsetzung des Krieges beyzutragen, antwortete er: wenn die 500 Talente, die er zu diesem Zweck mitgebracht habe und selbst sein Vermögen nicht mehr hinreichten, so wolle er lieber seinen goldenen Stuhl, worauf er gewöhnlich säfse, in Stücke zerschlagen und dazu anwenden.“ Auch in der biblischen Geschichte findet man öfters die Worte: „Der König schwor bey seinem Stuhle.“

Dio erzählet: der Kaiser *Augustus*, um das Andenken seines verstorbenen Neffen *Marcellus* zu ehren, lud den Senat ein, ihm eine Statue von Gold mit einer Krone von eben dem Metalle machen zu lassen und man verordnete, dafs die Magistratspersonen, welche *römische* Spiele gaben, dieses Bildnifs auf eine Sella curulis in ihre Mitte setzen sollten. Hieraus sieht man, dafs die Ehre der Sella curulis noch höher als das goldene Bildnifs geachtet wurde. So befahl auch der Kaiser *Severus*, dafs man die Verordnung des Senates in Erfüllung setze, welche den verstorbenen *Pertinax* unter die Götter erhob. Er weihete ihm einen Tempel und die nöthigen Priester und wollte, dafs seine goldene Bildsäule auf einen mit Elephanten bespannten Currus gestellt, bey den feyerlichen Umzügen erscheinen sollte.

Der Thron der alten Fürsten war eine Art Lehnstuhl, wie der auf Tab. XLIX. Fig. 2 im II. Bande, welcher auf eine erhabene Schwelle oder mehrere Stufen gestellt wurde. Die *Griechen* nannten ihn, wie gesagt, Thronus, und dieſs Wort ist fast in allen Sprachen das nämliche, womit man einen fürstlichen oder Herrscher-Sitz bezeichnet.

Tab. XVII. B. Fig. 8 ist ein Fragment aus gebrannter Erde, welches im Museo vaticano unter Nr. 829 zu sehen ist. Kasten und Fahrwerk scheint von der nämlichen Art wie der im II. Bande Tab. XLIX. Fig. 2. Es wird Niemand läugnen können, dafs die mit Elephanten bespannten Wägen Tab. XVII. Fig. 4. 5. 6. 7, worauf eine Sella steht, im Uebrigen ganz von der nämlichen

Bauart sind, wie die beygezeichneten gemeinen drey Wägen, Fig. 1. 2. 3, die ohne Sella und mit Maulthieren, Rindern und Pferden bespannt sind; wenn aber die damaligen sogenannten barbarischen Völker dergleichen von den *Römern* eingeführte *asiatische* Elephantenwägen ebenfalls nachahmten oder vielleicht schon früher kannten, so konnten sie dennoch keine andere als einheimische Zugthiere daran spannen, da sie keine Elephanten hatten.

Die fahrenden Grofswürdner bedienten sich der Sella nur, wenn sie in Amtskleidern auf die Curia oder das Rathhaus fuhren, nicht aber zum Spazierenfahren oder auf Reisen, es seye denn, dafs sie in Geschäften des Staates oder in ihren Amtsverrichtungen sich in eine andere Stadt begeben mufsten. Alsdann wurde die Sella curulis mit den übrigen Sachen eingepackt, um sie wieder auf den Wagen zu stellen an dem Orte, wo der Grofsbeamte seinen Einzug hielt. Obgleich Viele behaupten, dafs der Stuhl oder diese Sella nicht auf den Wagen befestigt, sondern ganz frey darauf gestellet wurde, so wäre dieses doch gar nicht möglich gewesen: denn ein solcher biegsamer Feldsessel konnte nicht zwanzig Schritte weit leer fahren, ohne dafs er zusammengefallen oder darüber heruntergeworfen worden wäre. Es war daher sehr leicht, ein kleines Beschläg an die Füfse anzubringen, vermittelst dessen man den Stuhl auf dem Wagen befestigen und wenn es nöthig war, auch wieder schnell und ohne Mühe abnehmen konnte: denn ohne dieses hätte kaum ein geschickter Fahrkünstler sich auf dem Stuhle halten und verkindern können, dafs er nicht sammt dem Sitze herabgeworfen würde. Die Wahrheit zu sagen, so glaube ich, dafs nur der Feldsessel der Heerführer, den man auf Monumenten sieht, sich des Transportes wegen zusammenlegen liefs, besonders da dieser selten zum Fahren gebraucht wurde, sondern nur bey einem Halte des Heeres oder im Lager. Daher sagt der Scholiast in vorerwähnter Stelle des *Pollux* Lib. X. Cap. XI; dafs dergleichen Feldstühle im Fahren beschwerlich sind — Sellae plicatilae sunt vectu difficiles. — Bey der Sella curulis aber, die mehr für den Currus, der stets im Schritte fuhr, als für grofse Reisen bestimmt war, sehe ich gar nicht ein, warum man solche zum Zusammenlegen eingerichtet hätte; denn gesetzt auch, eine solche Magistratsperson wurde in Amtsgeschäften versandt, so hatte er seinen besondern Reisewagen und überall, wo er übernachtete, gab er nicht Audienz. Er konnte also sehr wohl, seine schöne Sella gut verwahret, mit dem übrigen Gepäcke auf den ihm zu Gebote stehenden Frohnwagen nachführen lassen. Zum Beweise findet man auf vielen Münzen, wo dergleichen Currus vorgestellt sind, die Sella mit vier steifen Füfsen und von fester Bauart. *Aulus Gellius* Lib. I.

Cap. 45 erzählt von diesem Ehrenstuhl, dafs, als *Cr. Flavius*, des *Annius* Sohn, von einem gemeinen Schreiber zu der Würde eines Aedilen ernannt worden, der *römische* Adel auf das Aeufserste darüber aufgebracht war. Wie daher *Flavius* kurze Zeit darauf zu seinem kranken Collegen fuhr, um ihn zu besuchen, fand er das Zimmer mit Jünglingen aus den ersten *römischen* Familien angefüllt, die ihn sehr verächtlich empfiengen und nicht einmal vor ihm aufstanden. *Flavius* lächelte, liefs sogleich seinen elfenbeinernen Stuhl von dem Wagen herbeytragen, auf den er sich unter die Thüre des Zimmers setzte, damit keiner sich entfernen konnte und er sie so alle zwänge, ihn auf dem Sitze seiner Würde zu sehen.

Die Sella curulis hatte (wie *Florus* u. a. m. erzählen) der König *Tarquinius Priscus*, nebst mehreren andern königlichen Ehren- und Kennzeichen, von den *Hetrurien* nach *Rom* gebracht und daselbst eingeführt; und *Macrobius* Lib. I. Satur. Cap. 6 sagt: „*Tullus Hostilius*, (der Sohn des *Hostus*,) König der *Römer*, hat, nachdem er die *Hetrurier* dreymal überwunden, zuerst die Ehrenzeichen der *hetrurischen* Magistratspersonen, wie die Sella curulis, die Lictoren, die Toga picta und Practexta in *Rom* eingeführt.“ *Tit. Livius* Lib. I. Cap. 20 sagt: „*Numa* beehrte den Hochpriester mit der königlichen Sella curulis.

Die ersten *römischen* Könige hatten 24 Lictoren vor sich hergehen, die ihre Trabanten und zugleich ihre Herolde waren. So sieht man in *Homer's* Ilias den alten *Priam*, von einem Herolde begleitet, sich in das Zelt des *Achilles* begeben; und wenn die Dichter und die Bildner der Alten dem *Mercurius* einen Heroldstab oder Caduceus in die Hand gaben, so wollten sie ihn dadurch als den Herold der Götter bezeichnen. Man liest schon in den Büchern *Moses* von den Staatswägen des *Pharao*, im 2. B. *Samuel's* Cap. 15 von den Wägen des *Absolon* und seinen 50 Trabanten, und im 1. Buch *Samuel's* Cap. 8 heifst es: „Das wird des Königes Recht seyn, der über euch herrschen wird, eure Söhne wird er nehmen zu seinen Wägen und Reitern, die vor seinem Wagen hertraben. Dazu vergl. Tab. XXXI. Fig. 1. 2.

Dergleichen Currus mit einer Sella dienten auch zuweilen bey feyerlichen Umzügen im Circus, um die Bilder der Gottheiten, wie Tab. XXXVIII, zu tragen, oder Diejenigen, von verstorbenen fürstlichen Personen, deren Andenken man vor dem Volke ehren wollte, im Pompe herumzuführen. Man findet

mehrere dergleichen auf Münzen vorgestellt, wie der des Kaisers *Augustus* im IIten Bande Tab. XLVII, u. a. m.

Augustus erhielt die Elephanten durch einen Beschluſs des Senates erst nach seinem Tode sowohl in den Vorstellungen auf Münzen, als an den Currus, worauf sein Bildniſs im Circus bey feyerlichen Zügen herumgeführt wurde. *Xiphilinus* im Leben des *Nero* erzählt von diesem Ehrenwagen: „Die Elephanten, welche den Wagen (mit dem Bilde) des *Augustus* zogen, giengen im Circus vor, bis an den Ort, wo die Senatoren saſsen.“

Auch der Triumphwagen des Kaisers *Gordianus* wurde auf Befehl des Senates mit vier Elephanten bespannt wegen seines Sieges über die *Perser*. *Lampridius* sagt: daſs, als *Alex. Severus* über die *Perser* triumphirend von dem Opfer auf dem Capitol zu Fuſse nach seinem Pallast zurückgieng, sein Triumphwagen mit vier Elephanten bespannt ihm leer nachfolgte.

Die Triumphwägen, welche von Elephanten gezogen wurden, waren meistens von der gegenwärtigen Gattung mit einer darauf stehenden Sella, worauf der Triumphirende saſs und nicht stand, wie auf den gewöhnlichen Bigen und Quadrigen; man hielt diese Art vielleicht für prächtiger und erhabener, als jene, worin der Fahrende in seinen prächtigen Kleidern über die Hälfte des Körpers in einem Kasten stand; vielleicht auch schien die schwere Form dieses Fahrwerkes der ungeheuren Masse der Elephanten angemessener, als die flüchtige Biga; oder weil diese sonderbare Bauart selbst *asiatischen* oder *indischen* Ursprunges war, so fand man sie folglich passender zu den Elephanten, als jede andere, besonders um Siegesfeste damit zu begehen, die in jenen Ländern erkämpft worden waren.

Schon *Bacchus*, als er nach dreyjähriger Abwesenheit von seinen Siegen aus *Indien* mit reicher Beute nach *Böotien* zurückkam, triumphirte daher der Erste auf einem *indischen* Elephanten.

Servius behauptet mit Unrecht: „Die Sella curulis hätte ihren Namen von Currus, weil sie in den Wagen der Triumphirenden gestellt wird;“ denn man hat wenige Beyspiele, daſs die Triumphatoren ihren Einzug sitzend hielten. Hingegen spricht *Plutarch* im *Marius* bestimmter, wenn er

des Aedilis curulis erwähnet: „Der hatte von der Sella curulis den Namen, die krummgebogene Füfse hat und worauf die Magistraten während ihrer Amtsverrichtung safsen.“

Tab. XXXVIII. Nr. 5. ist ein solcher Stuhl mit krummen Füfsen auf dem Carpentum des Kaisers *Pertinax* und eben da Nr. 8 einer von der nämlichen Gattung, aber reicher verzieret.

Capitel L.

Die Carruca, oder Carrocha.

Dieses Fahrwerk ist eine leichte Rheda nur für zwey Personen, ohne den Kutscher; von Einigen wird sie auch das vierrädrige Carpentum genannt. Es war der Stadtwagen, dessen sich die Honoratioren bedienten, wenn sie aufser ihren Geschäften im Prunke erscheinen wollten *).

Tab. XXX. Fig. 2 giebt die Abbildung eines solchen Fahrwerkes, wie sie sich in der oft erwähnten Notitia Imperii in der k. k. Bibliothek zu Wien auf Pergament mit schönen Farben gezeichnet findet. Der nebenher gehende Kutscher trägt einen scharlachrothen Mantel, grünlichen Rock und rothe Stiefel.

Noch sind ähnliche Benennungen in vielen Sprachen beybehalten worden, um eine Kutsche damit zu bezeichnen, wie Carrosse auf *französisch*; Carrozza auf *italienisch*; Carriage auf *englisch* und auf *spanisch* Caroca.

Plinius soll der Erste gewesen seyn, der sich dieses Wortes bediente; Lib. XXXIII. Cap. 22 sagt er: „Wir haben die Erfindung gemacht, die Carrucas mit künstlich ausziselirten Zierrathen von Silber zu schmücken.“ Sonst nannte man solche Currus, Carpentum, oder Rheda, wie aus den Worten *Martialis* Lib. V. Epigr. de *Basso* erhellet: „*Bassus* fuhr in einer vollen

*) S. *Grävius* Tom. VII. Notit. dign. Imp. Orient. in Commentario, Verschiedenes von der Carruca.

Rheda;“ und kurz darauf sagt er wieder von demselben: „Er gieng nicht müfsig vor der Carruca.“ *Martial* macht also hierin keinen Unterschied, weil er das nämliche Gefährt bald Rheda, bald Carruca benennt; so scheint *Lampridius* noch diese Meinung zu bestätigen: „*Alex. Severus* gestattete allen Senatoren zu *Rom*, dafs sie silberverzierte Carrucas und Rhedas hätten;“ oder wie man jetzt sagen würde: Halbe und ganze Stadt-Berlinen mit Silber plattirt.

Das Wort Carruca stammt unstreitig von Carrus her, das in der ältern Sprache nicht gerade immer einen schlechten Wagen, sondern im gemeinen Leben auch, wie noch im *Französischen* und *Italienischen*, un Char, Carro, einen Triumph- oder Götterwagen bezeichnet; die Endung uca scheinet eine Vergröfserungs- oder Veredlungs-Form aus der alten *gallischen* Sprache zu seyn und defshalb beygefügt, weil die Carruca, vierrädrig, war. Wenn jedoch späterhin, als immer neue und neuere Wägen-Formen eingeführt wurden, der einfache Carrus bey den *Römern* in Verachtung gerieth, so beweiset dieses gar Nichts wider die Abstammung der Carruca: denn mehrere hundert Wörter sind sogar im *Teutschen* bey der fortschreitenden Sprachbildung in Mifsruf gefallen: Die Schalke *Christi* waren noch bey *Ottfried* die Apostel; auch der hoch ausgezeichnete Marschall hat noch immer den Schalk zum Vater. Um die Wortbedeutung kümmerte sich der *Römer* gar wenig, da er hier mit der fremdländischen Sache, auch den fremden oder *gallischen* Namen einführte. Der Scholiast *Acron* bemerkt zu *Horat.* Sat. I. 6. V. 104, wo man sich ehemals der Carpenten bedient, habe man nachher die Carruken gebraucht. In den *griechischen* Glossarien steht: Karrucha erklärt durch Apene, Harma, Diphros, auch Rheda, Karruchion, d. i. kleine Carrucha. Aber anders war die Carruca, anders die Apene, das Pilentum und das Carpentum, wie man an seinem Orte ersehen wird und wie aus folgenden Worten *Paulins*, Epist. X. ad *Severum*, bestimmt erhellet: „Die ihn umströmenden Senatoren begleiteten ihn auf wankenden Carruken, (Carrucis nutantibus) geschmückten Rossen, übergoldeten Pilenten und mehreren Carpenten.“ *Paulin* nennt die Carruken, die wankenden, weil sie wegen ihrer sonderbaren und hohen Bauart während des Fahrens immer hin und her schwankten.

Dafs die Carruca vierrädrig gewesen, läfst sich aus den Worten des *Ammianus* Lib. XIV. schliefsen, wo er sagt: „Manche setzen die höchste Auszeichnung in Carruken, höher als gewöhnlich gebaut und in eitler Kleiderpracht zu schwitzen.“

Fig. 1.

Schleich Sc.

Fig. 2.

J. C. Ginzrot del.

Leps Sculp.

Ein Fahrwerk mit vier Rädern läfst sich aber eher recht hoch bauen als ein zweyrädriges, worin man nicht so sicher fahren konnte, besonders da auch Frauenzimmer in der Carruca fuhren. Auch scheint die Carruca nicht bedeckt gewesen zu seyn, wie *Isidorus* behaupten will. Er sagt: der Kasten sey (zu seiner Zeit) ringsum geschlossen und bedeckt gewesen; allein, wenn es Leute gab, die dergleichen Wägen recht hoch bauen liefsen, blofs um besser von andern gesehen zu werden und ihre Kleiderpracht zu zeigen, so safsen sie gewifs lieber in einem offenen, als in einem ringsum verschlossenen Gefährte. Nach allem zu urtheilen scheint mir also der Wagen Tab. XXXVI. Nr. 2, sowohl in Ansehung der Bauart, als der vielerley Zierrathen, die Carruca zu seyn. Auf zwey Rädern war das Carpentum pompaticum, wovon an seinem Orte gesprochen wird, das Gegenstück der Carruca, über deren Bauart ich schon Verschiedenes in dem Capitel VIII. von den besondern Bauarten gesprochen habe, wohin ich den Leser zurück verweise.

Sueton Cap. XXX erzählt von *Nero*, dafs er auf Reisen niemals weniger als tausend Carruken mit sich führte, (nunquam Carrucis minus mille fecisse Iter traditur); deren Maulthiere mit Silber beschlagen waren, (soleis mularum argenteis). Dieser verschwenderische Kaiser mochte sich vorzüglich dergleichen Prachtwägen bedient haben, die aber unstreitig bedeckt, vielleicht auch schon mit Verdecken zum Zurücklegen eingerichtet waren: denn es war wohl möglich, dafs die oft erwähnten künstlichen Wägen des Kaisers *Commodus* C. VIII., (welche so eingerichtet waren, dafs man sich durch ein Umdrehen Luft und Schatten geben konnte, oder wie der *lateinische* Text sagt — per Vertiginem, — und wofür man bis jetzt nichts Passenderes anzugeben weifs) dergleichen bedeckte Kutschen waren, deren Verdeck sich wie unsere sogenannten Landauer, Voitures brisées oder à Soufflet, durch einen Druck schnell zurücklegen und eben so leicht wieder schliefsen konnte.

Dafs man die Carruken mit vielem Aufwande ausschmückte, findet man in vielen Stellen bestätigt, wovon ich die des *Vopiscus* im *Aurelianus* Cap. 46 ausheb: „Er gab auch die Erlaubnifs, dafs die Privati mit Silber verzierte Carruken hätten: da sie vorher nur mit Messing oder Elfenbein verzierte Wägen haben durften. (Vehicula aerata et eborata.“) Es ist schon mehremal bemerkt worden, dafs das Vehiculum jedes Fuhrwerk bedeutet und also auch die Carruca mit diesem Namen belegt werden kann. Eben so mufs auch bey *Lampridius* unter dem allgemeinen Worte Vehiculum die Carruca verstanden werden, wenn er erzählt: „*Heliogabal* hatte

Vehicula mit Edelsteinen und Gold ausgelegt und verachtete die mit Silber, Elfenbein und Messing verzierten.“ Man weifs, dafs die silbernen Zierrathen anfänglich nur den Honoratioren erlaubt waren; nachher wurde ihr Gebrauch auch den Privatpersonen gestattet. Dafs man auch Stadtwägen hatte, woran die Tafeln nicht blofs von übersilbertem Messing, sondern von gediegenem Silber waren, erhellt aus dem Gefährt, welches in der Strafse Sigillaria in *Rom* zum Verkauf ausgestellt und so überaus reich ausgeschmückt war, dafs es der Kaiser *Claudius* (als er mit *Vitellius* Censor war) kaufen und in Stücke zerschlagen liefs, um dadurch die Reichen abzuschrecken, einen so verderblichen Luxus einzuführen. *Sueton* sagt, dafs dieser Wagen ein Essedum war. Ohne Zweifel war auch der nachfolgende Wagen, dessen *Symmachus* in Lib. X. Epist. 33 erwähnet, von dieser reichern Art, wenn er an den Kaiser *Theodosius* schreibt: „Da Euer Gnaden (vestra Clementia) erinnert hat, es sey beschlossen, dafs die Unkosten der Carruca, die gemacht werden soll, aus dem heiligen Schatze genommen werden; so hat dieser verordnet, dafs das Silber dazu aus dem öffentlichen Kasten gegeben werde.“ Diese Stelle beweiset noch überdiefs, dafs die reichen Carruken noch lange Zeit nach dem *Plinius* Mode waren, welcher, wie schon erwähnet worden, im Buch XXX. Cap. 22 sagt: Wir haben die Erfindung gemacht, die Carruken mit silbernen Bildern auszulegen; nämlich, die Zierrathen waren vom Goldschmied aus dichtem Silber künstlich getrieben oder ziselirt und nicht mit dünnen Blättchen durch den Maler übersilbert.

Martial spricht sogar von goldenen oder auf obige Art mit Gold verzierten Carruken, wenn er Lib. V in einem Epigramme über den *Quintus* spottet: „Weil eine goldene Carruca, die ein Landgut werth ist, gemacht wird.“ Es ist schon öfters erinnert worden, dafs unter der Benennung von goldenen und silbernen Wägen, nur die Verzierungen derselben, nicht aber das ganze Fuhrwerk verstanden wird; an dieser mufs jedoch viel gediegenes Gold verarbeitet worden seyn, weil bemerkt wird, dafs sie ein Landgut werth seye.

Die Stadt-Carruca, bestimmt gesagt, war ein leichter, reich verzierter vierrädriger Wagen, der nur mit zwey Zugthieren gefahren wurde. Man bediente sich dessen nicht zum Reisen, oder um mit grofser Gesellschaft darin zu fahren, sondern es war ein ausgezeichneter Staatswagen, dessen sich blos die vornehmen Beamten, ihrer Würde gemäfs, in den Städten bedienen durften. Dieses erhellet deutlich aus dem Gesetze des Codex *Theodos.* de Vehiculis, von den Wägen der Honoraten, wo es Lib. XIV. 12. heifset: „Alle Standespersonen von Civil- oder Militär-Würden sollen stets (semper) sich Gefährter ihrer Würde gemäfs, innerhalb der Stadt des heiligsten Namens

bedienen, nämlich der zweyspännigen Carrucae bijugae.“ Es gab also auch andere Carruken, welche man zum Reisen, oder als Schlafwagen zum Liegen brauchen konnte; vielleicht auch hatten nur die Grofswürdner das Recht mit vier Pferden zu fahren, wie an der Carruca des Praefectus Urbis Tab. XXXVI. Fig. 2. Der Kasten enthielt Platz für zwey Personen im hintern Sitz und etwa für den Kutscher vorne im Kasten (in prima Sella); hier aber gehet der Kutscher, reich gekleidet, mit einer Gerte in der Hand, zur Seite der vier Pferde einher; wie dieses bey den Staatswägen der Grofsen üblich war. Davon sagt schon *Herodot* Lib. VII: „Als *Xerxes*, König von *Persien*, aus *Sardes* fuhr, war er von einem prächtigen Gefolge begleitet. Er selbst bestieg einen Wagen, der von *nisäischen* Pferden gezogen wurde. Der Kutscher, ein geborner *Perser*, Namens *Patiramphes*, ein Sohn des *Otanes*, gieng neben den Pferden her.“

Eben dieser Schriftsteller erzählt, dafs in demselben Prachtzuge auch der heilige Wagen des *Jupiter* folgte, der mit acht Pferden bespannet war; die Leitseile hielt ein Kutscher in der Hand, welcher zu Fufse nebenher gieng. *Curtius* in der Beschreibung des Zuges des Königes *Darius* sagt: dafs zur Seite der Pferde die Stall-Leute in reicher Kleidung hergiengen, wovon ein Jeder eine Gerte in der Hand trug, die mit Gold übersponnen war.

Der Kutscher der Grofsen, oder ihr Mulio, wenn sie mit Maulthieren fuhren, war gewöhnlich reich gekleidet und trug noch einen rothen Mantel auf der Schulter hangend, wie man dieses in vielen Stellen der *römischen* Auctoren findet. *Sueton* sagt von *Nero* Cap. XXX: „Wenn er reisete, so trugen seine Kutscher oder Maulthiertreiber Kleider von Wolle aus *Canusium*.“ Die Zeuge von dieser Wolle waren sehr fein und besonders wegen ihrer blendend rothen Farbe berühmt. *Martial* in Lib. X der Epigramme schreibt im dem *Mävius*: „Er friert in einer schwärzlichen Haube und sein Mulio brennt im Scharlach.“ Hiebey ist jedoch zu bemerken, dafs es auch eine *canusinische* feine Wolle gab, die natürlich dunkelbraun war und die nicht gefärbt, sondern in ihrer ächten Farbe zu schönen braunen Tüchern verarbeitet wurde. So viel von der reichen Carruca.

Dieser Name wurde aber auch öfters aus Unkunde andern Wägen beygelegt, die schon ihre besondern Benennungen hatten, als wie der Rheda, dem grofsen Carpentum, dem Pilentum und dem Essedum. So gab es auch Carrucas dormitorias, oder Schlafwägen, wie aus *Scävola* zu sehen, Lib. XIII. de Auro argento: „Es frägt sich, ob die

Carruca dormitoria mit den Mauleseln, deren sich die Gemahlinn immer bediente, ihr zukomme?“ Hier ist also die Carruca, nur im allgemeinen Sinne genommen, ein gemeiner Wagen, wie die bedekten (Vehicula camerata), welche fast durchgängig auch zum Liegen oder Schlafen dienen konnten, wenn man die Sitzbänkchen aushob und den Boden nach damaliger Sitte mit Polstern, Pelzen und Kissen belegte. Nachher nannte man jedes Fahrwerk, dessen man sich zum Reisen, zum Spazierenfahren, oder in der Stadt bediente, eine Carruca. Dieses war aber ein Mifsbrauch, der, wie ich glaube, von der Eitelkeit oder dem Neide entstanden ist; denn weil nicht einem jeden der Gebrauch der eigentlichen Carruca gestattet war, so mufste es manche reiche Damen ärgern, dafs sie in keinem solchen Wagen fahren durften; daher nannten sie alle Wägen durchgängig Carruken und so wurde nach und nach die Ehre einer solchen Auszeichnung ziemlich vermindert, so dafs man sogar die Miethkutschen auch Carrucas nannte, wie diefs aus einer Stelle des *Paulus* Lib. XVII. (von geliehenen Sachen) abzunehmen ist, wo es heifst: „Derjenige, der eine Carruca oder eine Lectica geliehen hat“ u. s. w.

Bey Cambden, Col. CXXVII. werden die bedeckten Wägen der *Schotten* und *Picten* „Carroghes“ genannt; worüber im Cap. XLII der Esseda mehreres gesagt wurde.

Capitel LI.

Das Carpentum.

Unter dieser Benennung verstand man eigentlich einen Prachtwagen und um ihn von andern gemeinen Fahrwerken zu unterscheiden, welchen man aus Mifsbrauch eben diesen Namen beygelegt hatte, nannte man ihn Carpentum pompaticum. *Isidor* Lib. XX. Cap. 12 scheint jedoch zu irren, wenn er den Ursprung des Wortes Carpentum aus folgenden Worten herleiten und zusammenziehen will: „Carpentum vehiculi genus est, quasi Carrum pompaticum. *Vopiscus* in *Aurel.* Init. nennt den Ehrenwagen des Präfecten und des Prätors, das richterliche Carpentum (judiciale).

Das Carpentum der Damen war zweyrädrig, wie jenes der *Agrippina*, Tab. XXXVII. Fig. 1. nach einer schön erhaltenen Kupfermünze in der *Pariser* Bibliothek abgezeichnet. Es gab auch vierrädrige, deren sich die Kaiser, Fürsten und die Ersten des Staates bedienten. Dieses war aber ein ausländisches Fahrwerk, welches die *Römer* in spätern Zeiten von fremden Völkern angenommen hatten. Der Kasten war mit einem Himmel bedeckt und ringsum, gleich der Harmamaxa der *Perser*, oder der Apene der *Griechen*, mit Vorhängen von kostbaren Stoffen und prächtigen Teppichen umhängt.

Die vornehmsten Damen bedienten sich des zweyrädrigen Carpentum, als eines ausgezeichneten Wagens nicht blos bey festlichen Gelegenheiten, sondern es wurde ihnen auch vom Senate gestattet, dasselbe an Werktägen und zum Spazierenfahren zu gebrauchen. Auch die Priester (Sacerdotes) fuhren auf dergleichen Wägen in das Capitolium, weil sie in diesen ringsum verschlossenen Fahrwerken die heiligen Geräthe, Gefäfse und diejenigen Hei-

ligthümer, die Niemand sehen durfte, dahin begleiten mufsten. Dieses war die Hauptursache, warum eigentlich den Priestern (Flaminen) der Gebrauch des Carpentum gestattet wurde, aber nicht ihrer Person willen. *Aul. Gellius* Cap. V schreibet von dem Oberpriester *Jupiters* (Flamen Dialis), der mit grofser Pracht umgeben, auch der Ehre der Sella curulis genofs, dafs er nie zu Pferd sitzen durfte und übrigens noch vielen strengen Gesetzen unterworfen war, von denen das ganze Capitel handelt. *Tacitus* sagt nicht: dafs die Priester gewöhnlich in Carpenten fuhren, sondern dafs sie sich dieses Fahrwerkes bedienen durften, um mit den Heiligthümern in das Capitol hineinzufahren: denn gemeiniglich stieg man vor dem Capitole ab und gieng aus Ehrerbietung gegen den Ort zu Fufse hinein. Als *Julius Cäsar* von seinen Siegen aus *Africa* nach *Rom* zurückkehrte und seinen Triumph feyerte, begab er sich mit seinem Zuge vor das Capitol, dessen Stufen er, der hergebrachten Sitte nach, auf den Knieen hinaufrutschte.

Wenn nachher sich auch fürstliche Frauenzimmer dieses Fahrwerkes bedienten, um auf das Capitol, oder mit den (Processionen) feyerlichen Zügen im Circus aufzufahren, so geschah dieses blofs aus Stolz: denn es kam ihnen der Gebrauch damals nicht zu.

Die berüchtigte *Messalina*, Gemahlinn des Kaisers *Claudius*, war die erste, welche sich hiezu des Carpentum bediente und *Tacit.* sagt in Annal. XII: „Sie mafste sich die hohe Ehre an, auf einem Carpentum in das Capitol zu fahren, was von Alters her nur den Priestern und den heiligen Dingen zugestanden war.“ Dann wurden auch diese Wägen noch gebraucht, um die Bilder der verstorbenen Gemahlinnen der Kaiser bey den *circensischen* Aufzügen öffentlich im Pomp herumzuführen; wie man in *Sueton* Cap. 15 von *Caligula* liefset: „Seiner Mutter zu Ehren hielt er *circensische* Spiele und bestimmte für sie ein Carpentum, worauf ihr Bild im Aufzuge herumgefahren wurde.“ Diese Bilder waren von Gold, von Silber oder von Kupfer und übergoldet; andere wurden nur von Holz gemacht, das Gesicht aber von Wachs der verstorbenen Person ganz ähnlich nachgebildet. Die ganze Figur war mit dem Schmucke und den prächtigsten Kleidern der Verstorbenen geziert.

Sueton erzählt ferner in Cap. 17 von Kaiser *Claudius*: „Als er nach glücklichem Feldzuge aus *Britannien* zurück kam und seinen Triumph feyerte, folgte seine Gemahlinn *Messalina* dem Zuge in einem Carpentum.“ Die Imperatoren führten öfters den *circensischen* Aufzug selbst an und wurden vom Magistrate begleitet. Nachher bekamen auch einige Gemahlinnen der Imperatoren das besondere Ehrenrecht in einem Carpentum den Zug

J. C. Ginzrot del.

Lips sc.

begleiten zu dürfen; wie dieses zuerst der *Messalina* und nachher der *Agrippina* gestattet wurde. Jedoch mufs man hiebey bemerken, dafs es ein grofser Unterschied war, in einem Carpento gewöhnlich auszufahren oder sich dessen bey feyerlichen Aufzügen bedienen zu dürfen.

Andern wurde diese Ehre blofs nach ihrem Tode zuerkannt, wie schon früher angezeigt worden und *Dio* sagt: „Der Mutter des *Claudius* ward vom Senate ein Carpentum zugestanden, auf dem sie in den Circus gefahren wurde.“ Dieses war aber nur ihr Bild: denn sie war schon längst gestorben und *Sueton* erzählt Cap. II. im Leben des *Claudius*: „Er liefs der Grofsmutter *Livia* bey dem *circensischen* Aufzuge einen Currus mit Elephanten bespannet zuerkennen, wie der des *Augustus* war.“ S. II. Band Tab. XLVII. Fig. 1. Dafs diese Ehre auch nur den Bildnissen erwiesen ward, kann man daraus schliefsen, dafs die Münzen, worauf dergleichen Vorstellungen zu sehen, erst nach dem Tode der Personen geschlagen wurden, nachdem solche schon unter die Zahl der Götter versetzt waren, wie Tab. XXXVIII, die Inschriften dieser Medailen erklären: Memoriae *Agrippinae*; D.(ivae) *Liviae; Juliae Augustae;* Divae *Marcianae;* Divae *Faustinae;* Memoriae *Domitellae;* Aeternitas, und dergleichen mehr.

Da aber nur die Damen sich dieser Wägen bedienten, so wäre der Eintritt in den Kasten von vorne sehr unbequem und gefährlich gewesen; ich vermuthe defswegen, dafs sie auf einem Fufstritte von hinten in den Kasten stiegen; besonders da an dergleichen Wägen die Räder höher waren, als gewöhnlich, welches an allen Luxuswägen üblich war, wie schon bey der Carruca bemerkt worden ist; daher auch öfters die Namen dieser Wägen verwechselt wurden.

Der Kasten war unten ringsum mit einem Getäfel oder einer hölzernen Seitenwand umgeben, welche durchgängig ungefähr eine Höhe von zwey Schuhen hatte. Der Hintertheil war mit einer Thüre verschlossen, die mit Schlofs und Bändern versehen war, wie man dieses schon an dem Wagen des *Abradates* in *Xenophons* Cyropädie finden kann. Auf dieser untern Umgebung erhob sich die Decke oder der sogenannte Kasten-Himmel, welcher entweder von vier Cariatiden oder andern Figuren getragen wurde, oder auf vier reich verzierten metallenen, vergoldeten, elfenbeinernen, silbernen oder sogar goldenen Säulen ruhete. Die untern Tafeln waren öfters mit reichen Stoffen, Sammet oder Seide überspannt und überdiefs mit reich ziselirten Zierrathen von Silber und Gold geziert; ja selbst mit Edelgesteinen und Perlen, so zu sagen, übersäet und auf das Kostbarste gestickt. Die Decke oder der Himmel

war gewöhnlich rund gewölbet (Tectum arcuatum), mit eben den Stoffen überzogen und mit Stickereyen oder Zierrathen von getriebener Arbeit ausgeschmückt; andere waren mit einem scharfen Dache (Tectum pectinatum), wie Tab. XXXVIII. Fig. 2. 3. 5, und mit ziegelförmigem Goldbleche belegt, oder die beyden Seitentheile mit ganzen Platten gedeckt. Die Seitenwände waren mit Fenstern verschlossen, welche meistens mit durchsichtiger Leinwand überspannt und mit allerley Bildern bemalt oder gestickt waren, wie man auf vorliegender Tafel Fig. 1. und Tab. XXXVII. Fig. 1. sehen kann.

Die Alten wufsten auch durchsichtige Scheiben von Frauenеis zu machen, oder von dünnen flach gepreſsten Hornplatten: diese Fensterrahmen liefsen sich herunter und liefen in Nuthen. Der hintere und vordere Theil des Kastens war offen, konnte aber mit Vorhängen oder Umbraculis gegen Sonne und Regen geschlossen werden, welche man wieder auf die Seite schob, wenn man ihrer entbehren konnte. Die Inseite des Kastens war mit kostbaren Stoffen ausgeschlagen und weich ausgepolstert und die Sitzrahme mit einer Lehne hieng in Riemen und war übers Kreutz gegurtet oder mit flachen Riemen überspannt, worauf ein wohlgefülltes Flaumkissen oder Federpolster lag.

Dieses zweyrädrige Damen-Carpentum, wie man es ebenfalls nennen könnte, enthielt nur für zwey Personen Platz neben einander und war zum Sitzen und nicht zum Liegen eingerichtet. Viele Auctoren glauben, dieses Gefährt habe in Riemen gehangen; allein ich habe schon früher erinnert, dafs man damals unter pensilia Vehicula nur solche Wägen verstand, deren Sitze in Riemen hiengen und nicht festgenagelt waren. Von langen Hängeriemen, worauf der Kasten ruhet, wufste man noch nichts, auch findet man nicht die geringste Spur davon; aber die Sitzrahmen und die Bettrahmen hiengen in Riemen, wie man solches in mehreren Auctoren findet. *Cicero* de Divinat. Lib. II. §. 65 sagt: „Es träumte Jemand, dafs an den Tragriemen seines Bettes ein Ey hienge;“ und *Herodot* LIX erzählt, dafs bey der Belagerung von *Sestos* die Inwohner aus Noth die Hängeriemen ihrer Bettrahmen gekocht und gegessen. S. II. Band Tab. LXVII. Fig. 7 von einer *römischen* Lampe des *M. Seroux d'Agincourt* entlehnet.

Die Damen fuhren schon in den ältesten Zeiten in bedeckten Wägen; nicht allein die *Römerinnen,* sondern auch die Weiber der *Lateiner,* der *Griechen,* der *Perser* und vieler andern Nationen. *Ovidius* Lib. I. Fastor. sagt daher: „Zuerst fuhren die *ausonischen* (d. h. die *lateinischen* Frauenzimmer) auf Carpentis.“

Die Frauen bedienten sich solcher nicht allein zum Spazierenfahren, sondern auch um den Opfern beyzuwohnen, bey festlichen Gelegenheiten, bey Hochzeiten und auf Reisen; aber defswegen durften sie dennoch nicht in solchen weder ins Capitol, noch in dem Circus auffahren, welches nur den Bildern der Götter gestattet war. Es ist zu vermuthen, dafs auch die Vestalinnnen in Carpenten gefahren wurden und Einige glauben, wenn *Tacitus* Annal. XII. sagt, dafs das Carpentum sonst nur der Priesterschaft und den Heiligthümern zugestanden ward, er unter Sacerdotes auch die Vestalinnen verstand. Andere behaupten hingegen, dafs hierunter nur die männlichen Priester gemeint sind: weil *Livius* sagt Lib. I. Cap. 21: „Er befahl, die Priester (Flamines) sollten zu dem Opfer auf einem gewölbten (bedeckten) Wagen fahren."

Dio hingegen sagt Lib. V im *Augustus*: „Alle die Vorrechte, welche die Damen hatten, verstattete er auch den Vestalinnen;" woraus man schliefsen kann, dafs sie, wie die Matronen, in Carpentis fahren durften. Man vergleiche hiemit die Geschichte des *L. Albinus*, welcher die zu Fufse flichenden Vestalinnen mit den Heiligthümern in seinem Wagen, Plaustrum, aufnahm, welches hier die Stelle des Carpentum ersetzte.

Die *römischen* Damen hielten sehr viel auf dieses Vorrecht, welches ihnen ehemals von dem Senate, als eine Belohnung für ihre patriotische Freygebigkeit zuerkannt wurde; wie man aus *Livius* Lib. V. Cap. 25 sieht, wo er sagt: dafs, als der Senat in grofser Geldverlegenheit war, um das Gelübde bezahlen zu können, welches *Camillus* dem *Apollo* gemacht hatte, sich die *Römerinnen* entschlossen zu helfen und allen ihren Schmuck und Kostbarkeiten zusammenbrachten, welche sie dem Senate als Geschenk darreichten; dieser, über das edle Benehmen der Damen entzückt, vergönnte ihnen die Ehre, dafs sie zu den Opfern und Spielen in einem Pilentum, an den Feyertagen aber und sogar auch an den Werktagen, in einem Carpentum fahren durften. Dieses beweiset, dafs die *römischen* Herrschaften mancherley Staatswägen in ihren Wagenschupfen zur Auswahl stehen hatten.

Hier hat also das offene Pilentum, dessen Himmeldecke nur auf vier Eckpfeilern ruhete, den Vorrang, weil es bey den Opfern und den Spielen gebraucht werden durfte, welches die heiligsten Tage bey den *Römern* waren und daher Sacri genannt wurden. Das ringsum geschlossene Carpentum diente aber nur an gewöhnlichen Feyertagen oder an vermischten, die Intercisi hiefsen.

Dieses Vorrecht wurde ihnen aber in der Folge wieder genommen; denn als *Hannibal* im zweyten *punischen* Kriege vor den Thoren war und alles in

Furcht und Schrecken setzte, ward auf den Vorschlag des Tribunus Plebis, *Appius*, das Gesetz gemacht: dafs kein Frauenzimmer weder in der Stadt noch Vorstadt, oder innerhalb tausend Schritten vor der Stadt fahren durfte; es seye denn zu Opfern. S. *Livius*, Lib. XXXIV. Cap. 1. — Zwanzig Jahre lang dauerte dieses Gesetz, endlich aber wurde es auf vieles Bitten der Damen wieder abgeschafft; vielleicht hatte auch die tückische Verschwörung, die sie unter einander angesponnen, etwas dazu beygetragen.

Bey *Livius* Lib. XXXIV. Cap. 7 sagt *Valerius* in seiner Rede gegen das *Appische* Gesetz: „Alle *römischen* Damen kränken sich, dafs den Weibern der *Lateiner*, ihren Bundesgenossen, eine Ehre zugestanden wird, die sie entbehren müssen, da diese mit Gold und Purpur geschmückt in der Stadt herumfahren, sie aber zu Fufse folgen; gerade, als wenn jene in ihrem Lande die Oberherrschaft hätten, welche doch dem *römischen* Staate allein zugehörte." *Plutarch* in Quaestion. erzählt: Es ist die Sage, dafs, als der Senat den Müttern den Gebrauch der Wägen, an welche Zugvieh gespannt ward, untersagt hatte, diese sich unter einander verschworen, sie wollten nicht mehr schwanger werden und Kinder gebähren und so sich an den Männern rächen; diefs hielten sie auch, bis ihnen der Gebrauch der Wägen nach aufgehobenem Gesetze wieder verstattet war, als sie hernach wieder gebahren, setzten die fruchtbaren und vornehmen Damen, wegen der Menge Kinder, der *Carmenta* einen Tempel. *Carmenta* war die Mutter des *Evander;* sie hiefs auch *Themis*, oder, wie andere wollen, *Nicostrata*. Von dieser sollen die Frauenzimmerwägen, Carpenta, anfänglich aber Carmenta genannt, den Namen erhalten haben, wie *Ovid* Fastorum Lib. I. behauptet; welche Etymologie jedoch nicht sehr wahrscheinlich ist.

Da aber die Scholiasten das Carpentum durch Apene übersetzen, so könnte man auch glauben, dafs in den ältern Zeiten die *Lateiner* und nachbarlichen Völker Carrum apenitum, Apenenwagen, gesagt und dieses nachher in Car-pentum zusammengezogen haben.

In spätern Zeiten wurde nicht mehr so strenge auf die bestimmte Gestalt des Carpentum gehalten, sondern die Damen bedienten sich verschiedener Gattungen Wägen, wie sie solche für ihren Gebrauch am bequemsten fanden und sie fuhren bald mit Pferden, die ehemals nur den Männern gestattet waren, bald mit Mauleselinnen, die ihnen eigentlich zukamen. Diese Anmafsung konnte jedoch die hochmüthige *Mäsa* und die wohllüstige *Sämis*, die Grofsmutter und die Mutter des Kaisers *Heliogabal* bey andern nicht dulden; sie erhielten demnach von *Heliogabal* das Recht auf dem Quirinalis Collis einen Weiber-

Senat zu errichten, von welchem er die *Mäsa* zur Präsidentinn ernannte. Dieser Damen-Rath beschäftigte sich alsdann mit allerhand sonderbaren Beschlüssen; und bestimmte die Art der Kleidung, welche Jede ihrem Range gemäfs tragen durfte und wie sie sich gegenseitig begrüfsen sollten; es wurde auch festgesetzt, welche mit Mauleselinnen, welche mit Eseln oder mit Ochsen fahren durften; denn mit Maulthieren zu fahren war ehrenvoller als mit Ochsen.

Alles, was hier von dem Carpentum gesagt worden, gilt auch von der Apéne, welche das nämliche Gefährt für die Frauenzimmer bey den *Griechen* war; *Strabo* nennt die Prunk-Esseda ebenfalls Apene und wo *Livius* von der *Tullia*, der Gemahlinn des nachherigen Königes *Tarquinius* erzählt, dafs sie in einem Carpentum auf das Forum fuhr und das Carpentum in den Fleeken lenkte; und ferner, dafs sie mit dem Carpentum über den halb entseelten Körper ihres Vaters fuhr, der auf dem Wege lag; schreibt *Dyonisius* Lib. IV Dasselbe, und benennt den Wagen mit dem *griechischen* Worte Apene; so läfst auch *Herodot* den *Homer* in der Lebensgeschichte, die man ihm zuschreibt, der Apene erwähnen, wenn er auf der Insel *Samos* die Palläste der Reichen besuchte und ihnen seine Gedichte vorlas.

Man bediente sich auch des Carpentum bey Hochzeiten, um bey einbrechender Nacht die Braut aus ihrer väterlichen Wohnung abzuholen und sie nach dem Hause ihres Mannes zu führen. In der Mitte des Wagens safs die verschleyerte Braut *), zu ihrer Rechten der Bräutigam und einer ihrer vertrautesten Freunde zur Linken, der auch defswegen bey den *Griechen* Pasoehos genannt wurde, obgleich er auch öfters nebenher ritt, oder das Brautpaar zu Fufse begleitete. Voraus liefen die Freunde des Bräntigams mit brennenden Fackeln und hintennach seine Diener und Sclaven. Während des Zuges warf der Bräutigam, nach damaliger Sitte, Nüsse unter die Zuschauer und Kinder, die ihm beständig zuriefen: Sparge, Marite, nuces! Bräutigam, wirf Nüsse aus! Hievon liest man in *Virgil* Eclog. VIII. v. 28: „Neue Fackeln schnitze dir, *Mopsus!* man frey't dir ein Weib! Nüsse streue, Verlobter!" Ebenso in der *Helene* des *Euripides* **), wo der freygelassene Sclave voll Entzücken gegen *Menelas* und *Helene* ausruft: „Ich glaube, euer Hymen erneuern zu sehen und die

*) In den ältesten Zeiten durften die Bräute nicht anders als mit verhülltem Angesichte vor dem Volke erscheinen, wie man noch auf vielen alterthümlichen Denkmälern bemerkt und *Jeremias* Cap. 2. v. 32 beweiset: „Vergifst doch eine Jungfrau ihres Schmuckes nicht, noch eine Braut ihres Schleyers.

**) In *Helena* V. 728.

heiligen Fackeln wieder zu erblicken, die ich bey euerm Wagen getragen habe, der von vier Pferden gezogen, Dich und *Helene* trug, als ihr von euerm prächtigen Pallaste ausfuhret.“ Nach einigen war dieses eine Quadriga, worauf beyde nach *griechischer* Sitte stehend ausfuhren, damit sie von Jedermann besser gesehen werden konnten; den Wagen begleiteten Sänger, Tänzer und Flötenspieler. Das Brautlied, welches die Begleiter neben dem Wagen hersangen, hiefs Harmateionmelos, das Wagenlied. Nach geendigter Fahrt wurde die hölzerne Achse abgenommen und verbrannt, der Braut anzuzeigen, dafs sie sich dessen nie wieder bedienen könne, um zu ihren Eltern zurückzukehren. Von dergleichen Brautfahrten, s. *Hesiod* im Schilde des *Heracles* v. 275. „*Ilias* V. v. 490.“ *Suidas* V. *Tacit.* Ann. Lib. XV. Cap. 37; *Catull.* in Epithalam: 61; *Auson.* in Edyllia u. a. m.

Tab. XXXVI. Fig. 1 zeigt ein gemeines bedecktes Carpentum nuptiale, Braut-Carpentum *), worin das Brautpaar nebeneinander sitzet; vor dem zweypferdigen Wagen läuft einer von den Fackelträgern und zur Seite reitet der Brautführer, (Pasoehos oder Paranymphus); die Frau mit dem Kinde, die dem Wagen folgen, warten vermuthlich auf die Nüsse. Dieser uralte Gebrauch, Nüsse auszuwerfen, hat noch zu unsern Zeiten hin und wieder statt; in *Frankreich* wirft der Bräutigam Zuckerkügelchen aus und die Kinder rufen: à moi les Dragées; und in *Markel* in *Baiern* sah ich eine Menge Kinder einem Brautwägelchen nachlaufen und dem Bräutigam zuschreien: „mir auch a Nudel!“

Der andern Wägen, deren sich in verschiedenen Ländern die Frauenzimmer bedienten, ist an seinem Orte erwähnet worden.

Plutarch erzählt, dafs *Solon* den *athenischen* Frauen in einem Gesetze vorgeschrieben, des Nachts nie anders, als in einem bedeckten Wagen zu reisen und dafs diesem jedesmal eine Fackel müsse vorgetragen werden. Diese Fackeln waren lange Büschel von Kienholz oder Fichtenstäbchen, dergleichen man noch in vielen Gebirg- und Wald-Gegenden gebraucht.

Zuweilen bedienten sich auch die *römischen* Schriftsteller des Wortes Carpentum, um einen vierrädrigen Stadtwagen zu bezeichnen, die meisten Ausleger verstehen darunter durchgängig eine schön verzierte Rheda, welche, wie schon gesagt, mit der Harmamaxa der *Perser* einerley ist.

*) Von einem *hetrurischen* marmornen Grabmal genommen, das *Schwebelius* in Ant. Hetrusc. mittheilet.

Dafs man auch die Geschwindkutschen zuweilen Carpenta nannte, scheint aus einer Stelle des *Juvenal* zu erhellen, wo er sagt: dafs auch der Trabant in dem schnellen Carpentum fährt; und in *Apulejus* Metamorph. Lib. XI. heifst es: „Von *Ostia* durchflog ich (pervolavi) in einem Carpentum die übrige Strecke meiner Reise.“ Aus Mifsbrauch oder Unkenntnifs des Wortes nannte man die offenen, wie die gedeckten Wägen öfters Carpenta; wie *Apulejus* sich dessen anstatt des Wortes, Vehiculum, bedienet, wenn er Lib. X. Metamorph. sagt: „Mein Meister *Thyasus* wollte sich weder seiner prächtigen Wägen (Vehiculis) bedienen, noch seiner andern Rhedarum Carpentis, wovon einige bedeckt, andere aber offen waren.“ Die bedeckten waren hier eine Art Rheden und die offenen, einfache geflochtene Korbwägen, deren man sich damals gemeiniglich zum Reisen bediente. In Odyssée XV. v. 130 heifst es: „Der Held *Pisistratos*, all die Geschenke empfangend, legte sie nieder im Wagenkorb;“ und Ilias XXIV. v. 190: „Aber *Priamos* hiefs die Söhne ihm den rollenden Wagen rüsten mit Mäulergespann und den Korb auf den Wagen binden.“ Auf einer solchen Gattung Fahrwerkes mufs *Tarquinius*, wie er nach *Rom* reisete, gefahren seyn, von dem *Livius* Lib. I. Cap. 34 erzählt: „Als er mit seiner Gattinn auf dem Carpentum safs, liefs sich ein Adler sanft über ihn herab, nahm ihm den Hut und flog dann mit grofsem Geschrey über dem Carpentum hin.“

Dieses Carpentum war also gewifs kein Prachtwagen und auch nicht bedeckt, sonst hätte ihm der Adler nicht den Hut vom Kopfe im Fluge wegnehmen können; vielleicht hatte aber *Tarquin* die Decke oder das Zelt seines Wagens zurückgeschlagen, um seiner Gemahlinn frische Luft zu geben: denn es ist nicht wohl glaublich, dafs ein Fürst, wie *Tarquinius*, mit einer jungen reizenden Gemahlinn eine so weite Reise während der brennenden Sonnenhitze in einem gemeinen offenen Wagen gemacht habe, so einfach auch die Sitten jener Zeiten waren.

Das vierrädrige Carpentum oder die ausländische Harmamaxa ersetzte den ehemaligen Currus mit der Sella und die prächtige Carruca: denn nur dieses Carpentum war alsdann bey den Grofsen üblich. *Ammianus* sagt Lib. XVI vom Kaiser *Constantius*: „Er safs immer ganz allein in einem goldenen Carpentum, das von der Klarheit der bunten Steine blitzte.“ Auch bey *Diodorus* Lib. XI findet man die Worte: „Die Innseite der Harmamaxa war mit kostbaren Teppichen ausgeschmückt.“ Die Könige der alten *Franken* bedienten sich ebenfalls dieses Fuhrwerkes und *Eginhard* sagt im Leben *Carls* des Grofsen von dem Könige *Chilperich*, der im 6ten Jahrhundert lebte: „Wo

er sich hinbegeben mufste, fuhr er in einem Carpentum, welches mit Ochsen bespannt und von einem Ochsenknechte nach Art der Bauern gelenkt wurde *). *Florus* Lib. III. Cap. 2 schreibt von dem *gallischen* Könige *Bituitus*: „Nichts war so auffallend, als den König *Bituitus* selbst als Gefangenen im Triumphzuge auf seinem übersilberten Carpentum fahren zu sehen und in seinen bunten Waffen, wie er gestritten hatte."

Vopiscus erzählet vom Kaiser *Aurelianus*, wenn er sich von den Geschäften frey der Mufse überliefs; so fuhr er in seinem Carpentum und unterhielt darin ein Gespräch von dem Pallaste bis zu den *Valerianischen* Gärten. Das Carpentum enthielt also gewifs Platz für mehrere Personen und war folglich auch auf vier Rädern.

Dio Chrysostomus lebte zur Zeit der Regierung *Trajans*, bey dem er in solchen Ehren stand, dafs er oft mit dem Kaiser in einem Carpento fuhr; und *Vopiscus* schreibt von sich selbsten, dafs ihn der Präfectus Urbis *Tiberianus* öfters eingeladen, sich zu ihm in das Carpentum zu setzen, wo er sich mit ihm im Gespräche unterhielt.

Cassiodorus sagt in Formula Praef. Urbis Lib. VI. Var. von *Josephus*, den er mit dem Praefecto Praetorii vergleicht: „Er hat zuerst die Infulas dieser Würde geweiht; und zu dieser hohen Stufe erhoben, bestieg der Ehrwürdige das Carpentum."

Dafs die Präfecten ihrem Range gemäfs in spätern Zeiten auf einem Carpentum fuhren, wie in frühern Zeiten auf der Sella curulis, auf dem Currus und auf der Carruca, findet man bey vielen Schriftstellern bestätiget. *Vopiscus* sagt in *Aurelian*, Cap. 1: „Auf seinem richterlichen Carpento (judiciali) empfieng der Präfectus Urbis den berühmten und mit Ehrfurcht zu nennenden *Junius Tiberius*." *Cassiodor* in eben erwähntem Buche sagt Var. 4: „Du fährst auf einem Carpentum durch das edle Volk." Der nämliche Auctor versichert, dafs auch der Vicarius der Stadt sich dieses Fahrwerkes bediente und ruft aus Var. 15: „Du fährst in einem Carpentum, wie die Höchsten der Stadt." (Summi.)

*) S. *Meichelbeck* Histor. *Frising.* Lib. I. 55.

Einige Gelehrte behaupten, das Gefährt, welches Tab. XXXVI. Fig. 2 als eine Carruca bezeichnet ist, seye ein Carpentum und sagen: dafs in einigen alten Epigrammen, wo von dem Carpentum des Präf. Urbis die Rede ist, ihm öfters der Beyname Antyx oder das Ausgeschweifte gegeben wird, welches besser für dieses Fuhrwerk pafst, als für einen viereckigen geraden Kasten.

Es ist möglich, dafs man in spätern Zeiten auch der Carruca den Namen Carpentum gab, weil beydes Prachtwägen waren; allein ich kann nicht begreifen, wie ein Kaiser in einer Carruca hätte nebst Gesellschaft fahren und darin mit seinen Freunden ein Gespräch unterhalten können; da der Kasten höchstens nur zu zwey Personen Platz hatte: auch scheint mir die Bauart der Carruca nicht so prächtig und königlich, wie die des vierrädrigen Carpentum's oder der Harmamaxa gewesen zu seyn, an welchen so viel Pracht und Reichthum verschwendet wurde, dafs es der christliche Symmachus bey den Kaisern *Theodosius* und *Arcadius* endlich dahin brachte, dafs ihr Gebrauch abgeschafft ward, wie man aus einem noch vorhandenen Briefe an diese beyden Kaiser ersieht, worin er Lib. X. Cap. 13 sagt: „Dieses ausländische und stolze Gefährt, das prächtig verziert ist, worin der Präfect der Stadt wie ein zweyter *Salomo* fährt."

Nach Allem, was ich von dem Carpentum gesagt habe, wird es Manchem auffallend scheinen, wenn bey einigen alten Schriftstellern diese Benennung auch solchen Fuhrwerken gegeben wird, die ganz den oben beschriebenen entgegengesetzt sind. So nennt zum Beyspiel *Palladius* Lib. X einen Dungwagen, Carpentum Stercoris; bey vielen heifst ein Lastwagen, Carpentum onerarium. Andere nennen den Rennwagen, Carpentum, und sogar die Streitwägen der *Britten* oder die Esseden und die Heerwägen der *Gallier*, die sogenannte *Benna* und den *Covinus*, eben so.

Florus in Lib. I. Cap. 18 sagt: „Von diesem Tage hättest du nichts als Heerden der *Sabiner* und Carpenta der *Gallier* gesehen." Vielleicht verstand er die Rheda darunter, welche ein ursprünglich *gallischer* Wagen war; hingegen erzählt er Lib. III. Cap. 3. §. 16 von den teutschen *Kimbern*, die in *Italien* von *Marius* geschlagen wurden: „Nicht weniger heftig war der Kampf mit den Weibern derselben, als mit ihnen selbst, denn sie fochten von Plaustris und Carpentis, die sie überall entgegengestellt hatten, wie von Thürmen herab mit Lanzen und Stangen. Eben der *Florus* schreibt von den Wägen der *Britannier* Lib. III. Cap. 10: „Die Küsten waren voll vom feindli-

chen Gewühle und die lärmenden Carpenten eilten herbey, um die Neuigkeit zu sehen.“

Livius bey *Carisius* Lib. II. nennt einen Spazierwagen eben so, wo er sagt: „Dort setze dich nieder und warte, bis du mich wirst auf einem Carpento nach Hause fahren sehen!“ *)

So wird auch öfters im Codex *Theodos.* das Wort Carpentum statt Rheda gebraucht, wie hinwieder jede zweyspännige Frohnfuhre, als das Plaustrum, das Clabulare, der Carrus, die Rheda und das Carpentum aus Mifsbrauch Biga, und wenn sie vierspännig war, Quadriga genannt wurde. Später, um eine Frohnfuhre mit vier Pferden zu bezeichnen, wozu nur ein Fuhrknecht erforderlich war, nannte man sie Flagellum, weil man nur eine Peitsche oder einen Fuhrmann dazu brauchte, oder weil überhaupt dem Bauern jede Frohnfuhre eine Geifsel oder Plage (Flagellum) war. So liest man z. B. in Cod. *Theod.* VI. Tit. 29 de Curiosis: „In his duntaxat Provinciis in quibus Cursus a provincialibus exhiberetur, (quoniam avaritiae occurri paene jam non potest,) singulos Solidos per singulas Raedas (id est quas Quadrigas vel Flagella appellant) percipiatis, per id Tempus, quo Curarum et Cursus tuendi Sollicitudinem sustinebitis.“ d. i. Nur in diesen Provinzen, in welchen die Einwohner die Fuhren liefern müssen, (weil man jetzt dem Geitze kaum genug begegnen kann) werdet ihr einen Goldgulden für die einzeln Rheden (Fuhren), welche sie Quadrigas oder Flagella nennen, erhalten, und zwar für jene Zeit, in welcher ihr euch mit Besorgung der Fuhren-Lieferung beschäftigen werdet.

*) Von dem Carpentum findet man Mehreres in *Muratori*, Annalia *d'Italia*, Tom. I. fol. 121, 139.

Capitel LII.

Die Harmamaxa.

Dieses Pracht-Fahrwerk war bey den *Persern* das, was das vierrädrige Carpentum bey den *Römern* war und unterschied sich von letzterem blos durch die ausländischen Stoffe und Verzierungen, statt welchen die *Römer* ihrem eigenen Geschmacke folgten und ihre eigenen inländischen Fabricate wählten.

Tab. XXXVII. Fig. 2 stellt eine *persische* Harmamaxa vor. Diese Fahrwerke dienten aber in *Persien* mehr die Frauenzimmer und weibische Jünglinge zu fahren, als zum allgemeinen Gebrauch der Männer: denn die *Perser* saſsen meistens zu Pferde, wie *Xenophon* lehret. „Die Groſsen verbanden sich unter einander, öffentlich nie anders als zu Pferde zu erscheinen und wäre es auch nur gewesen, um sich eine kleine Strecke vor die Stadt hinaus zu begeben.“

Es war nämlich dem *Cyrus* daran gelegen, seine Reiterey zu vermehren und das Beyspiel der Groſsen sollte die reichen Jünglinge anfeuern, sich dieser Leibesübung zu widmen: denn da sie damals meistens die Gewohnheit hatten auf Wägen zu fahren, so waren sie äuſserst schlechte Reiter und träge Krieger. Deſswegen lieſs *Agesilaus* die gefangenen *Perser* nackend verkaufen, die niemals an einem Theile des Körpers entblöſset giengen und beständig auf Wägen fuhren, und daher so weiſs und verzärtelt aussahen, daſs seine Soldaten dachten, sie hätten mit Weibern zu kriegen. *Xenoph.* Hist. *graec.* Lib. III. Cap. 4. Dem ohngeachtet bedienten sich die *persischen* Könige und Fürsten noch immer nebenbey der Wägen, wie man aus dem *Athenäus* Lib. XII bemerken kann, wo es heiſst: „Wenn der *persische* König zu dem letzten Hofe

kömmt, besteigt er den Wagen, manchmal auch ein Pferd, aber niemals sieht man ihn aufserhalb der Residenz zu Fufse gehen.“ *Herodot* sagt Lib. VII, dafs *Xerxes*, so oft er es für gut fand, von seinem gewöhnlichen zweyrädrigen Wagen, Harma, in die vierrädrige Harmamaxa stieg. Der gewöhnliche Kriegswagen, Diphron, war eine Harma und blos zum Sitzen und Stehen eingerichtet, es schien also schicklicher für einen Feldherrn wie *Xerxes*, dafs er auf einer Harma nach *Sardes* hinein fuhr; der Harmamaxa aber, in welcher man der Länge nach auf Polstern liegen konnte, bediente er sich blos auf dem Marsche zum Ausruhen.

Auch die Wägen, deren sich die Könige von *Indien* und einige Könige der *Scythen* bedienten, sind vielleicht von der Art der Harmamaxen gewesen. *Curtius* sagt Lib. VIII. Cap. 9: „Kleine Reisen macht der *indische* König zu Pferde; wenn aber die Reise lang ist, so ziehen Elephanten den Wagen“ und *Aristides* schreibet von den *scythischen* Königen: „Nicht in Hamaxen, sondern in Harmamaxen fahren einige Könige der *Nomaden*.“ Hier wird also die Hamaxa oder der gemeine Bauernwagen der Harmamaxa oder dem bedeckten Staatswagen entgegengesetzt; die Harma aber ist ein zweyrädriges Fahr- und Fuhrwerk, dessen vorhin erwähnt worden. Aus obiger Abbildung Tab. XXXVII. Fig. 2 kann man sich einen leichten Begriff eines solchen *persischen* Carpentum's machen, denn dafs es *persischen* Ursprunges ist, findet man bey vielen Auctoren. *Maximus Tyrius* Serm. 34 sagt: „Du staunst über die *Medische* Tiara, die barbarische Tafel und über die *persische* Harmamaxa;“ und *Curtius* hat dieses Wort auch im *Lateinischen* beybehalten, Lib. III. Cap. 3 schreibt er: „Alsdann folgten fünfzehen sogenannte Harmamaxen.“ Dieser Wagen war vierrädrig mit einem ringsum geschlossenen Kasten, der lang genug war zum Liegen, die untern Seitentheile etwas ausgeschweift und auswendig reich verzieret; die Innseite war auf dem Boden der Länge nach mit weichen Polstern belegt, so auch die innern Seitenwände weich ausgefüllt und reich ausgeschlagen. Die *persischen* Damen lagen darin wie im Bette, oder sie safsen auf den Polstern nach *orientalischer* Sitte. Die Himmeldecke ruhete auf vier Pfeilern oder mehr und war gewölbt: denn *Herodot* sagt Lib. I: „Die *Perserinnen* fahren auf gewölbten Wägen“ (camerata) und *Xenophon* im Lib. VI der Cyropädie erzählt von der *Panthea*, Gemahlinn des *Abradates*: „Die Dienerinnen nahmen sie und führten sie zu der Harmamaxa, legten sie darein und schlossen das Gezelt über sie;“ nämlich das Akene, weil die ringsum zugespannten Vorhänge von reichen Teppichen oder Stoffen, mit der oberen Decke ein Zelt bildeten. *Xenophon* sagt von diesen Wägen in Cyropädie Lib. III. Cap. 1:

„*Cyrus* liefs selbst die Frauenzimmer, die auf ihren Harmamaxen gegenwärtig waren, mitzuhören.“

Die *Perser* und andere Morgenländer waren äufserst sorgfältig für ihre Frauen und Weiber, sowohl aus Eifersucht als auch aus Zärtlichkeit. Der *Lyder*-König *Crösus* liefs seine Weiber, die ihm in den Krieg folgten, nur des Nachts reisen, damit sie nicht zu sehr von der Hitze des Tages in ihren geschlossenen Wägen litten. *Plutarch* erzählt im *Themistocles*: „Die *Perser* umgeben ihre Weiber sorgfältig mit Wache, damit sie von keinen Bedienten gesehen werden; denn auf Reisen fahren sie in ringsum verschlossenen Harmamaxen.“ *Diodor. Sic.* Buch XI. Cap. 57 sagt hievon: „Es war bey den *Persern* üblich, dafs derjenige, welcher eine Geliebte des Königes von einem Orte zum andern brachte, solche auf einem verdeckten Wagen fuhr und dafs Niemand von denen, die ihm begegneten, neugierig darnach forschen, noch das auf dem Wagen befindliche Frauenzimmer sehen durfte. Dieser Gelegenheit machte sich *Lysithides* zu seinem Entwurf zu Nutze und rüstete einen mit kostbaren Vorhängen bedeckten Wagen aus, auf welchen er den *Themistocles* setzen liefs und ihn so mit aller Sicherheit zu *Xerxes* durchbrachte.

Xenophon in der Cyropädie bemerkt: „Die *Asiaten* nehmen gerne ihre Beyschläferinnen und ihre besten Habseligkeiten auf Wägen mit sich in den Krieg: denn sie glauben muthiger zu streiten, wenn sie ihr Liebstes in der Nähe vertheidigen müssen.“ Dafs aber diese Damen öfters sehr prächtige Wägen mit sich in den Krieg nahmen, erhellet aus den Worten *Herodots* Lib. IX: „Nachdem die *Griechen* die *Perser* zu *Platea* geschlagen hatten, ergab sich ihnen ein Frauenzimmer, das sich zu ihnen flüchtete. Es war dieses ein Kebsweib des *Pharandates*, eines *persischen* Fürsten. Sie safs auf einer Harmamaxa, ganz glänzend von Golde, so wie auch ihre Dienerinnen, alle mit den prächtigsten Kleidern geschmückt.“

Diese Wägen wurden eben so wie die Carpenta mit Pferden und auch mit Ochsen gefahren. *Demosth.* in *Mid.* sagt: „Die *Lysistrata*, Gemahlin eines der reichsten Bürger von *Athen*, fuhr stets mit vier weifsen *sicyonischen* Pferden vor ihrer Harmamaxa;“ und *Heliodor* Lib. III. *Aethiop.* beschreibt den Zug der *Diana* bey den *Thessaliern* und sagt von ihrer Priesterin *Chariclea*: „Sie fuhr auf einer Harmamaxa von einem Joch weifser Ochsen gezogen.“

Es scheint übrigens aus folgender Stelle *Xenophons* in der Cyropädie zu erhellen, dafs auch die Männer mit den Weibern zugleich in diesen Wägen

fuhren. Cap. 3 heifst es: „Nachdem sich die *armenischen* Fürsten mit *Cyrus* versöhnt und ihn umarmt hatten, stiegen sie mit ihren Gemahlinnen in die Harmamaxen.“ Auch der Wagen des *Eumelus*, König der *Kimmerier*, scheint nach den Worten *Diodor. Sic.* eine Harmamaxa gewesen zu seyn, wovon er Lib. XX. Cap. 25 sagt: „Er fuhr aus *Scythien* zur Hauptstadt *Panticapäum* auf einem vierpferdigen Wagen (tetrippon Harma) *) der vierrädrig (tetra-kyklon) und mit einer Himmeldecke (Scena) versehen war.“ *Diodor. Sic.* nennt den Prachtwagen, worauf der Leichnam *Alexanders* zurückgeführt wurde, eine Harmamaxa; und *Athenäus* schreibt Lib. V. Cap. 9: *Hieronymus* hat sich grofse Bewunderung durch Verfertigung der Harmamaxa erworben, in welcher der Leichnam *Alexanders* fortgefahren ward.

*) Wie wenig die alten Schriftsteller sich um die richtige Benennung der Fahrwerke bekümmerten, beweiset obige Stelle, wo *Diodor* die Harma als einen Wagen mit vier Rädern bezeichnet

Capitel LIII.

Die Apene.

So hiefs bey den *Griechen* diejenige Art Wägen, welche bey den *Römern* Carpentum und bey den *Persern* Harmamaxa genannt wurde. *Hesychius* sagt: „Die Apene ist eine vornehme oder königliche Harmamaxa, eine Art Rheda mit einem Helm.“ Diefs heifst nämlich mit einem Himmel, Dach oder Verdeck. *Dionys.* Lib. IV nennt sie ein Carpentum mit Mauleseln bespannt: denn bey den *Griechen* hiefs jeder Stadtwagen, woran Maulthiere gespannt waren, eine Apene; defswegen liest man bey diesem Schriftsteller: Die Gemahlinn des *Tarquin* befahl dem *Mulio*, dafs er über den Leichnam, der in dem engen Wege lag, mit der Apene hinwegfahre, weil die Maulthiere stutzig wurden und der Mulio oder Fuhrmann gerührt da stand.“ *Phavorinus* nennt dieses Fuhrwerk eine Maulesel-Biga und *Herodot* in der Lebensgeschichte *Homers* läfst diesen Dichter unter andern Wünschen ausrufen: „Möge das Weib des Sohnes dieses Hauses oft euch besuchen, in der Apene getragen, mit Mauleselinnen bespannt.“ Dieses kann möglich seyn; dafs es aber auch dergleichen auf vier Rädern gab, erhellet ebenfalls aus den Worten *Homers*, Ilias IV. v. 324: „Vorne zogen vier Maulthiere die vierrädrige Apene“ Auch bey *Apollonius* in Argonaut. Lib. III. v. 840 findet man dieses Wagens erwähnt: „Eilet, die Maulthiere in die Apene zu spannen.“ *Diodor Sic.* Lib. XI bedient sich dieses Wortes, um eine Harmamaxa zu bezeichnen, wenn er sagt: „die Beyschläferinnen der *Perser* seyen in Apenen gefahren.“ Man findet aber nicht, dafs dieser Wagen so prächtig gewesen seye, wie das reiche Carpentum oder die Harmamaxa: denn obgleich Einige ihn einen königlichen Wagen nennen, weil man in der Ilias liest, dafs *Priam* sich der Apene bediente, so beweist dieses nichts von seiner Pracht; es ist

sich dadurch vor allen Andern ganz besonders auszeichnen konnte, so fand sie desto mehr Reiz in der Unternehmung.

Die Bauart des Pilentum soll nach einigen zweyrädrig, nach Andern vierrädrig gewesen seyn, (wie man auch auf Münzen beydes bestätiget findet) und der Kasten Platz für zwey Personen enthalten haben. Er war lang viereckig, mit einer Himmeldecke, die ganz frey auf vier Stützen oder dünnen Pfeilern, Pilis, getragen wurde, ohne Tapeten, wie an dem grofsen Carpentum, sondern so, dafs man die darin Sitzenden ohngehindert sehen konnte, wie diefs aus den Worten des *Prudentius* Lib. II. contra *Symmachum* erhellet, wo er von einer Vestalinn spricht, die auf einem Pilentum zum Opfer fährt: „Unterdessen, während die umwundene Inful die fliegenden Haare festhält, facht die unverheurathete Priesterin die heilige Gluth an; sie fährt wie im öffentlichen Pomp mitten durch die Strafsen, sitzend auf einem weichen Pilentum und mit unverdecktem Gesicht zeigt sich der erstaunten Stadt die sichtbare Jungfrau.“

Es mufs also dieses Gefährt an den Seiten offen gewesen seyn: denn bey *Macrobius* 2. Sat. Cap. 6 sagt *Verrius Flaccus*: „Es soll sich zugetragen haben, dafs am Tage des *circensischen* Aufzuges ein Knabe oben vom Hause herabschauete, und dem Vater hernach erzählte, in welcher Ordnung er die heimlichen Heiligthümer in dem Kasten (in Arca Pilenti) aufgestellt gesehen habe“ *). *Prudentius* nennt dieses Gefährt Mollis, und *Virgil.* Aeneid. VIII sagt 665: „Die keuschen Matronen in weichen (mollibus) Pilentis.“ Daher wollen Einige behaupten, das Pilentum sey ein hängender Wagen gewesen; aber mollis heifst sanft und auch weich, welches eben sowohl von den inwendigen hängenden Sitzen, als von den guten Kissen und Polstern, womit der Kasten ausgelegt war, gesagt werden konnte. Zwar schreibt *Servius* zu obiger Stelle: „Die Pilenta sind Gefährte, so wie jetzt unsere Basternae. Ehemals waren sie himmelblau und nicht, wie jetzt, roth gemalt.“ Man könnte dieses auslegen, dafs, so wie der Kasten der Basternen zwischen zwey Maulthieren auf Tragstangen hieng, so ruhte auch das Pilentum auf solchen Schwebebäumen zwischen 4 Rädern. Vielleicht aber wollte er dadurch nur sagen, ehemals fuhren die Damen in Pilenten, so wie sie sich jetzt dafür in Basternen tragen lassen. *Servius*

*) Unter Arca versteht *Macrobius* ohnstreitig den viereckigten Verschlag oder Kasten, worauf die Säulen oder Cariatiden standen, dessen Vertiefung (wenn der obere Boden herausgenommen ward) hinlänglich Raum darbot, um Bilder und verschiedene heilige Opfergeräthe darin aufzubewahren.

meint, das Pilentum hiefse defswegen mollis, weil es hängend war, in mollibus Pensilibus, in sanftem Hängwerke, oder molle Feretrum, wie eine sanfte Bahre, oder wie die Oscillia mollia, sanfte Schaukeln. Die Schaukelmaschinen, wie man eine an der Biga im II. Bande Tab. LIX bemerkt, müfsten also an mehrerley Wägen üblich gewesen seyn. Diese konnten wohl den Stofs in etwas brechen, aber nicht viel zu der sanften Schwingung des Wagens beytragen. *Plinius* erwähnt auch der pensilia Vehicula, schwebender, hängender Gefährter: aber in was bestand dieses Hängwerk? Eine Lectica, eine Sänfte oder Basterna gehört auch in diese Classe, so versteht es wenigstens *Juvenal*, wenn er Satyr. I sagt: „Pensilibus Plumis vehi, auf schwebenden Kissen oder Flaum sich tragen lassen.“ So viel ist gewifs, dafs die Alten von keinen Schweberiemen und von keinen stählernen Wagenfedern etwas wufsten, sonst müfste doch irgendwo bey den alten Auctoren ein Wort oder eine Benennung, die darauf anspielet, vorkommen. Man liest eine Menge Beyspiele bey den *Griechen* und *Römern* von gebrochenen Achsen, Deichseln, Rädern und andern Stücken des Wagens; aber von Hängriemen, Stahlfedern oder etwas Aehnlichem ist auch nicht die geringste Spur zu entdecken. Das einzige, was bey ihnen die Stelle der Federn an den zweyrädrigen Fahrwerken ersetzte, war eine lange schwanke Deichsel von zähem Holze, und an den vierrädrigen waren es die leichten Schwebestangen die den Kasten trugen, oder zwischen welchen das Sitzchen hieng: Dieses Alles hindert aber nicht, dafs das Pilentum dennoch eines der weichesten und sanftesten Fahrwerke vor allen andern jener Zeit seyn konnte, oder doch wenigstens damals dafür gehalten wurde.

Trebellius sagt von der *Zenobia*, welche in allen ihren Handlungen einen männlichen Geist zeigte: „Sie bediente sich des Carpentum, selten aber eines Pilentum, meistens des Pferdes.“ Das Pilentum schien ihr also zu weichlich und bequem. Diese Stelle beweiset übrigens, dafs man sich zu ihrer Zeit dieses Wagens auch aufser den gottesdienstlichen Feyerlichkeiten bedienen konnte: denn in dem bekannten Gesetze für die Weiber, dessen *Lampridius* im Leben *Heliogabals* erwähnet, ward bestimmt, welches Frauenzimmer in einem Pilento und welches in einem Carpento fahren durfte.

Da dieser Stadtwagen ringsum offen war und die obere Decke blofs auf vier Pfeilern oder runden Stollen ruhete, dafs man die Personen, die darin safsen, ganz frey sehen konnte; so wurde der Gebrauch desselben nur den heiligen Vestalinnen oder ehrwürdigen Matronen gestattet. Junge unverheurathete Frauenzimmer giengen verschleyert über die Strafse, oder wurden

in verschlossenen Sänften getragen. Den Freudenmädchen und Weibern von tadelhafter Aufführung wurde nicht erlaubt, sich in offenen Wägen oder Sänften zu zeigen, ja es wurde ihnen der Gebrauch der Lectica durch ein Gesetz des Kaisers *Domitian* verboten. Die vorerwähnte Stelle *Virgil's* heifst: „Keusche Mütter begleiteten durch die Stadt die Heiligthümer in weichen Pilentis;" und *Servius*, sein Ausleger, fügt hinzu: „Pilenta sind Vehicula, deren sich nur die keuschen Matronen bedienen durften." Nach dieser Stelle urtheilten Einige, dafs diese Matronen die Heiligthümer in ihrem Wagen fuhren; allein dieses durften nur diejenigen thun, die in die Geheimnisse eingeweihet waren. Es war blofs ein religiöser Gebrauch der Frauen, dafs sie bey den festlichen Zügen und Opfern, die heiligen Wägen, die Thensen, die Carpenten und die Currus der Götter und der Heroen aus Ehrfurcht begleiteten, welches die Alten deducere Sacra hiefsen. Diesen Gebrauch bestätiget auch *Livius* Lib. XXXIV. Cap. 1, wenn er erzählt: „Durch die Lex *appia* wurde noch die Clausel gemacht: kein Frauenzimmer solle innerhalb der Stadt und Vorstadt, aufser bey gottesdienstlichen Feyerlichkeiten, in einem bespannten Wagen fahren." Später setzet jedoch *Horaz* Lib. II. Epist. auch das Pilentum unter die Zahl der gewöhnlichen Fuhrwerke, deren sich die Neugierigen bedienten, nach der Stadt zu eilen, um einen Triumphzug zu sehen; er sagt nämlich: „Bald wird mit rückwärts gebundenen Händen das Loos der Könige vorbeygefahren. Es eilen die Esseda, Pilenta, Petorrita, die Schiffe; das erbeutete Elfenbein, das eroberte Korinth wird getragen."

Diese Pilenten, die so eilig herbeyfuhren, hatte also blofs die Neugierde herzugetrieben: denn die, so zum Zuge gehörten, fuhren langsam. Allein man könnte auch annehmen, dafs an einem solchen Tage Alles eilte, um nicht zu spät zu kommen und so auch die Pilenten: denn auch der Triumph, wobey freylich Vielerley zu sehen war, wurde als eine der gröfsten gottesdienstlichen Feyerlichkeiten angesehen, (wie in christlichen Ländern noch jetzt die festlichen Tage des Te Deum Laudamus,) wobey der Hauptzweck war, den Göttern zu danken, zu opfern und auf das Capitol zu fahren, wo dann der Triumphator, der Sitte gemäfs, auf den Knien die Stufen hinaufrutschte.

Aus allem dem Vorhergehenden läfst sich schliefsen, dafs das Pilentum blofs ein Wagen der Damen war, dessen sie sich gewöhnlich nur bey Feyerlichkeiten bedienten und dafs er ebenfalls schön, doch nicht so prächtig, wie das Carpentum war, welches rings herum geschlossen werden konnte. Es scheint jedoch, dafs das Gefährt im Uebrigen dem zweyrädrigen Carpentum ganz gleich gewesen seye.

Isidor giebt Lib. XXII. Cap. 12 seine Gestalt folgendermafsen an: das Pilentum ist ein bedecktes Petorritum und ein Gefährt auf vier Rädern.“ Dafs es auch vierrädrige Pilenten gab, ist schon gesagt worden; dies hindert aber nicht, dafs die meisten zweyrädrig waren.

Zu den Zeiten des *Isidorus* gab es aber seit ein paar Jahrhunderten kein Pilentum mehr; er hatte also selbst nie eines gesehen und es ist nur Vermuthung von ihm, wovon er keinen Grund angiebt. Hingegen ist es glaublicher, dafs selbst das Petorritum zweyrädrig war, wie das Cisium: denn *Servius*, der viel älter ist als *Isidor*, sagt: „Die Pilenta werden gemeiniglich nur bedeckte Cisia genannt;“ und das Cisium war ein leichtes, offenes, zweyrädriges Gefährt, in welches man vorne einstieg. S. Cisium Cap. XXIV.

Diesemnach kann man also auch annehmen, dafs das Pilentum ebenfalls zweyrädrig war und die vierrädrigen Carpenten, deren Himmeldecke auf freyen Pfeilern ruhte, nur der Aehnlichkeit wegen und aus Irrthum Pilenta genannt wurden.

Eine Kleinigkeit im Schnitte des Kastens oder in der Bauart des Wagengestelles war bey den *Römern* hinlänglich, dem Fahrwerk einen andern Namen zu geben. Bey *Nonius* unter dem Worte Carrus steht folgender Vers aus *Varro*: „*Gallische* Petorrita, Carros, Arceras, *tuscische* Pilenta.“ Dieses waren also ganz verschiedene Fahrwerke; auch sieht man hieraus, dafs das Pilentum *tuscischen*, das Petorritum aber *gallischen* Ursprunges war.

Der alte Scholiast des *Horatius*, welchen *Cruquius* herausgegeben hat, sagt: „Pilenta sind Gefährte der Damen, so wie Petorrita Gefährte für die Dienerinnen (Famularum).

Barthius nennt es auch einen Hochzeitwagen (nuptiale Carpentum); es ist auch glaublich, dafs hiebey das Pilentum als ein offenes Gefährt gedient habe, da es ebenfalls eine feyerliche gottesdienstliche Handlung war, die Braut zu begleiten; wie man dieses aus *Claudianus* v. 285 ersieht, wo er von der Hochzeit des *Honorius* mit der *Maria* spricht: „Schon hört man vor der Thür den Aufzug, und die Pilenta, welche die heilige Braut begleiten sollen, strahlen.“

Hier hielten also viele Frauen vor der Thüre der Braut in ihren Pilentis, um sie im feyerlichen Pompzuge zu begleiten. Ohne Zweifel fuhr die Braut, obgleich sie noch nicht zu den Matronen gerechnet werden konnte, ebenfalls auf einem Pilentum, wie ehemals in dem Carpentum und der Harmamaxa.

Aus obigem Verse sieht man auch, dafs diese Wägen reich ausgeschmückt, und mit Silber oder andern metallenen Zierrathen eingelegt waren, weil es heifst, sie strahleten.

Capitel LV.

Die Thensa.

Festus und *Livius* schreiben Tensa, andere Auctoren aber Thensa: die Gelehrten sind über die Etymologie dieses Wortes uneins. Einige meynen, es entspringe von tenendo, zuhalten, nämlich wegen der Schwungriemen, deren mehrere den Kasten umgaben; andere, es komme von tendo, spannen, her, weil die Götterbilder, wenn unterweges ein heftiger Regen einfiel, mit einer Art Vorhang oder Zelt rings umspannt wurden.

Ein jedes Gefährt, welches blofs dazu diente die Bildnisse der Götter bey feyerlichen Zügen herumzufahren, war eine Thensa. Die Form und Bauart, gleichviel welche, war dem Geschmacke des Künstlers überlassen, der sie nach dem Zwecke einrichtete, zu dem solche bestellt und bestimmt war. Auf der Thensa fuhren keine lebende Personen; es war also blofs Rücksicht darauf zu nehmen, dafs die Bilder der Götter, die man darauf herumfuhr, fest standen und nicht herabfallen konnten, wie solches jedoch zuweilen geschah. Sie wurden vorzüglich von weifsen Pferden, von weifsen Stieren, von weifsen Maulthieren, zuweilen auch von Elephanten gezogen; aber nicht ausschliefslich von Menschen, wie einige Gelehrte behaupten wollen: Denn obgleich es damals Sitte war, bey feyerlichen Umzügen das gemeine Volk an dergleichen Festen persönlichen Antheil nehmen zu lassen und zu beschäftigen, — welches sich theils aus religiösen, theils aus eigennützigen Gesinnungen in Menge bereitwillig dazu finden liefs; — so war dieses doch blofs ein Geschäft für Bauern und Taglöhner. Die vornehmen und reichern Bürger begnügten sich die andern ziehen zu lassen und für sich nur die goldenen Quasten in der Hand zu halten, welche rings um den Kasten der Thensa an

seidenen Stricken und Riemen herabhiengen. Dieses war eine Ehre und ein Jedes war begierig, noch ein Stückchen Strick zu erhaschen, oder doch den Kasten berühren zu können; die Väter liefsen ihre Söhne neben sich hergehen und den Strick halten.

Ein jeder wählte sich seine Gottheit, die er vorzüglich verehrte und folgte deren Thensa; selbst stolze Kaiser fügten sich gerne in einen religiösen Gebrauch, der dem Volke angenehm war. Die Imperatoren und Generale und die Senatoren begleiteten die Thensen in den Staatskleidern, in welchen sie zu triumphiren pflegten; wie *Tertullianus* in dem Buche de Corona Militis sagt: „Vor ihnen her werden *Hetruscae* getragen; dieses Wort bedeutet Kronen von Edelstein und goldenem Eichenlaube, dem *Jupiter* zu Ehren, welche sie tragen, wenn sie in ihren mit Palmen gestickten Togen die Thensa begleiten.“ *Livius* sagt eben diefs Lib. V. Cap. 41: „Als die *Gallier* die Stadt *Rom* eingenommen hatten, blieben die Senatoren, Greise, den Feind erwartend, mitten in ihren Häusern auf elfenbeinernen Sesseln sitzen, mit den Staatskleidern angethan, worin sie die Thensa begleiteten, oder zu triumphiren pflegten.“ *Sueton* erzählt Cap. 43: dafs bey den *circensischen* Festen der Kaiser *Augustus* von einer Krankheit befallen wurde, weswegen er in einer Sänfte liegend die Thensa begleitete; und *Flavius* Cap. V: „dem *Nero* ward in den letzten Tagen im Schlafe befohlen, er sollte die Thensa des *Jupiters* Opt. Max. aus dem Tempel in das Haus des *Vespasianus* und in den Circus begleiten.“ So sieht man noch in unsern Zeiten bey feyerlichen Processionen der *römisch*-katholischen Kirche die vornehmsten Beamten des Staates die seidenen Stricke in der Hand halten, welche von den Ecken des Traghimmels herunterhängen; oder Andere, die Quasten berühren, welche die Seiten der Fahnen und der verschiedenen Sinnbilder zieren. Ehrwürdige Reste jener uralten Gebräuche!

Die Führer (Thensarii), welche die Pferde der Thensen leiteten, giengen zu Fufs nebenher: denn es war nicht schicklich, dafs die Götterbilder und der Fuhrmann in einem Wagen fuhren. Wenn der Zug einmal im Gange war, so durften die Fuhrleute der Thensen, den heiligen Gesetzen gemäfs, die Zügel der Pferde mit der linken Hand nicht berühren, auch durfte der Wagen nicht mehr stille halten; und wenn je durch Zufall ein Pferd stürzte oder sich verwickelte, dafs die andern Pferde nicht weiter konnten, so mufste der Zug von Neuem angefangen werden. Defswegen, halten Einige dafür, mag wohl der Gebrauch entstanden seyn, so viele Riemen und Schnüre um die

in Museo Pisano.

S.P.Q.R.
IVLIAE.
AVGVST.

Numm. Rom.

Divae Marcianae Cons.

1

2

7

AETERNITAS

Div. Faustina.

3.

D. Claud.

Nerom

4.

Div. Helvio

Pertin. Aug.

5.

7

Claud Nero Caes August

6.

J. C. Linzrob. del.

Lips. sc.

Thensen herumzuhängen, welche die Leute in der Hand hielten und mittelst deren sie bey einem solchen Vorfalle den Wagen weiter ziehen konnten, damit das Opfer nicht unterbrochen würde. Die Alten waren äufserst streng in Erfüllung dieser heiligen Vorschriften. So sah man jene zwey frommen Söhne *Biton* und *Cleobis*, ihre Mutter *Cydippa* auf einem Wagen in Ermanglung der Rinder selbst in den Tempel der *Juno* ziehen, worin sie Priesterinn war. Man findet bey *Plutarch* im *Coriolan* bestätiget, dafs, wenn ein Pferd matt wurde, oder wenn ein Fuhrmann die Zügel mit der linken Hand berührte, der Aufzug von Neuem beginnen mufste. *Cicero* in Arusp. Resp. erwähnet auch der Riemen an der Thensa und sagt: es seye gegen die religiösen Gesetze, wenn der *Ludius* stille stehe, oder der Flötenspieler mit einem Male aufhöre, oder wenn der Knabe nicht am Boden bleibe, oder die Thensa, oder den Riemen verlöre. (Terram non tenuit, aut Tensam aut Lorum omisit) *). Dieses wird auf allerley Arten ausgelegt; doch verstehen Einige hierunter, dafs, wenn ein Knabe die Riemen zu fest in der Hand hielt und der Wagen zuweilen hin und her schwankte, so konnte es geschehen, dafs er oder sonst ein leichter Begleiter durch einen unvermutheten Schlag des Wagens vom Boden gehoben oder hingeworfen oder wohl gar geschleift wurde, bis er den Riemen fahren liefs. Man mufste defswegen den Riemen oder Schnur so mit der Hand fassen, dafs er Spiel hatte und nicht weggeschleudert werden konnte. Dafs man den Knaben und Mädchen ebenfalls erlaubte, die Riemen oder Stricke an den Thensen zu halten und dafs sie dieses als eine ehrenvolle Auszeichnung ansahen, bemerkt man aus der Stelle *Virgils* Lib. II, wo er etwas Aehnliches von dem Pferde erzählt, welches der *Diana* geheiliget war und auch eine Art Thensa gewesen zu seyn scheint; wenigstens wurde es unter einem solchen frommen Vorwand in die Stadt *Troja* gezogen. „Ein bewährtes Rofs durch die göttliche Kunst der *Minerva* bauen sie jetzt und spünden mit tannener Bohle die Rippen; aufgeschürzt ist Alles zum Werk, hinrollende Räder unter die Füfse gestellt und hanfene Taue dem Halse angestrengt; drum herum singen Knaben und unverheurathete Mädchen heilige Gesänge und freuen sich, den Strick mit der Hand zu berühren."

Die Wägen Tab. XXXVIII. Fig. 3. 5 und 7. und im II. Bande Tab. LII. Fig. 4. 5 und 8 waren, meiner Meinung nach, ebenfalls Thensen, worin die Bilder der grofsen Gottheiten oder die der verstorbenen oder vergötterten Kaiser gefahren wurden. Nur alsdann wurde das Carpentum oder ein Pilentum

*) Terram tenere, vid. *Varro* de Re Rust. Lib. I, 2. und *Macrobius* Sat. III, 9.

ähnliches Fahrwerk eine Thensa genannt. Der Kasten dieser Thensen war aber nicht geschlossen, wie der des Carpentum, sondern wie ein kleiner Tempel auf Säulen ruhend und ringsum offen, damit man die goldnen Bilder, die zur Schau herumgeführt wurden, ungehindert sehen konnte. Im zweyrädrigen Carpentum safsen die Personen bis über den halben Leib in der Vertiefung des Kastens; auf dieser Thensa aber ward der untere Vorschlag mit einem Oberboden bedeckt, worauf die Bildnisse in ihrer ganzen Gröfse, freystehend oder sitzend, sich auszeichneten.

Herodot Lib. XI. 63 erzählt: „Bey dem Feste der brennenden Lampen zu *Papremis* in *Egypten* stellen die Priester die Statue des *Mars* in eine kleine Capelle von übergoldetem Holze, welche sie auf einen vierrädrigen Wagen befestigen und sich selbst daranspannen, um ihn nach dem Tempel zu ziehen.“ Dieses war also auch eine vierrädrige Thensa von Menschen gezogen. Man findet in der Beschreibung des Pompzuges des *Ptolemäus Philadelphus*, von welchem *Athenäus* Lib. V erzählet, verschiedene Wägen, worauf die Bilder der Gottheiten gefahren wurden; solche waren von sonderbarer, ungeheurer Bauart. Da sie aber blofs von Menschen und nicht von Thieren gezogen wurden, so behaupten viele Gelehrte, die wahren Thensen seyen auf diese Art gebauet gewesen; allein ich habe schon vorhin bemerkt, dafs ihre Bauart verschieden war und dem Gegenstande angemessen, den sie trugen: denn es standen nicht immer einzelne Götterbilder auf der Thensa, sondern Gruppen von mehreren Figuren, heilige Geschichten vorstellend, wie solche bey den Prachtzügen im II. Bande beschrieben sind. *Athenäus* sagt hievon unter Anderm: „Nach diesem kam ein Wagen, Currus, auf vier Rädern, von einhundert und achtzig Männern gezogen; er war vierzehn Cubitus lang und acht breit. Auf demselben stand das Bild des *Bacchus* zehn Cubitus hoch, der aus einer goldenen Kanne Trankopfer gofs und mit einem reichen Purpurmantel bis auf die Fersen bedeckt war.“ Dergleichen ungeheure Wägen gab es mehrere bey diesem Zuge, der aber auch ganz einzig in seiner Art war und daher nicht als Muster von andern angenommen werden kann: denn es erschienen viele ähnliche dabey von 300, von 500 und von 600 Männern gezogen. Der gröfste, worauf ein ungeheurer fafsförmiger Weinschlauch von Tigerfellen zusammengenäht lag, war 25 Ellen lang und 24 Ellen breit. Dieser heiligen Wägen der kleinern Art bediente man sich nicht allein bey feyerlichen Umzügen, sondern die reichen und vornehmen Kranken liefsen sich die oder jene Thensa des *Jupiter*, der *Minerva*, oder andere vor das Haus fahren, wo dann jedesmal fromme Gläubige und alte Mütterchen dem Fuhrwerke unter lautem Gebet für den Kranken folgten.

Die Alten nannten die Thensen, heilige Wägen, sacra Vehicula. *Cicero* in der Rede wider *Verres* ruft aus: „O ihr Götter alle, die ihr auf den Vehiculis Thensarum in die feyerlichen Versammlungen zu den Spielen kommt!“ *Asconius* versichert: „Thensae sind heilige Vehicula.“ *Diomedes* Lib. I nennt dieses Gefährt ein Vehiculum der Götter. *Servius* bey *Virgil* Lib. I sagt: „Thensa bedeutet das, worauf die Bilder der Götter gefahren werden.“

Dio erwähnet einer Thensa des *Mars*, Lib. XXVIII: „Ueberdiefs bey den verwichenen *circensischen* Spielen in *Rom* fiel das Bild des *Mars*, das im Pompe herumgefahren wurde, herab;“ und Lib. XLVII sagt er: „Als die *Miverva* aus dem Circus ins Capitolium auf der Thensa wieder zurückgeführt werden sollte, brach dieser Wagen.“

Die Thensen waren vorzüglich für die Bilder der Götter bestimmt. *Cicero* theilt sie in drey Classen, in die Dii majores, et majorum Gentium, deren Namen *Ennius* in folgendes Distichon gebracht. *Juno, Vesta, Minerva, Ceres, Diana, Venus, Mars, Mercurius, Jovis, Neptunus, Vulcanus, Apollo.*

Zu dieser ersten Classe rechnete man noch einige geringere, nämlich den *Janus, Saturnus, Pluto, Orcus, Liber, Tellus, Luna, Carmenta* u. s. w.; unter die andere Classe setzt *Tullius* diejenigen, welche zwar der Geburt nach Menschen, aber durch ihre Verdienste zu Göttern erhoben worden waren, dergleichen *Hercules, Bacchus, Aesculapius, Castor, Pollux,* und *Quirinus* oder *Romulus.* Diese wurden von den Poeten auch Semidei oder Halbgötter genannt. Ihre Bildnisse wurden aber nicht auf der Thensa, sondern auf einem offenen Currus, ohne Säulen und ohne Decke gefahren, oder auch nur auf Tragbahren (Ferculis) getragen; so wie die dritte Classe nur Göttinnen befassend, die Tugenden versinnbildeten, wie die Concordia, Pietas, Sapientia und dergleichen. Späterhin wurde das, was vormals blofs für die Gottheiten bestimmt war, auch den Kaisern zuerkannt und ihre Bildnisse wurden nach ihrem Tode auf Thensen in den *circensischen* Aufzügen mit herumgefahren. *Julius Cäsar* erhielt diese Ehre sogar noch bey Lebzeiten. *Sueton* sagt von ihm, Vita *Julii Caes.* Cap. 76: „Er gab es auch zu, dafs man ihm übermenschliche Auszeichnungen zuerkannte, einen goldenen Sessel in der Curia und vor dem Tribunal und bey dem *circensischen* Aufzuge eine Thensa und ein Ferculum;“ nämlich sein Bildnifs wurde mit den grofsen Göttern gefahren, und sein Brustbild unter den Heroen und Halbgöttern auf einer Bahre getragen.

Wenn der Zug im Circus ankam, so wurden die Bilder der Gottheiten von den Thensen heruntergenommen und dort auf die Pulvinaria oder Fufsgestelle gesetzt, welche auf dem Podium, oder auf der Spina, der Brustwehr vertheilt waren, die den Circus in der Mitte, der Länge nach, durchschnitt. Nach geendigtem Feste wurden die Bildnisse auf die nämliche Weise wieder zurück, jede nach ihrem Tempel gebracht, wo auch die Thensa und das Ferculum von den dazu bestellten Priestern aufbewahrt wurde, worüber jedoch der Aedilis die Oberaufsicht hatte. Davon erwähnt *Cicero*, in Oratio de Haruspicum Resp.: „te appello, *Lentule*, tui Sacerdotii sunt Tensae, Curricula, Praecentio, Ludi, Libationes, Epulaque Ludorum publicorum.“ Dich *Lentulus* rufe ich auf, zu deinem Priesteramt gehören die Thensen u. s. w.

Die Thensa war von Holz gebaut, mit Bildhauerey in verschiedenen Formen reich verziert und übergoldet; andere aber waren mit goldenen, silbernen und elfenbeinernen Zierrathen geschmückt oder eingelegt. *Festus* sagt: „Die Thensa war aus Silber oder Elfenbein.“ Allein es ist leicht einzusehen, dafs auch hier blofs von den Verzierungen die Rede ist: denn man kann keine Räder, Deichseln, Tragbäume, oder Achsen von Elfenbein machen. Die Leute, welche die Pferde der Thensen leiteten, wurden Tensarii genannt. Da sie solche nicht in langen Leitseilen führen durften, sondern nur an der Hand, so wurden die Zügel des Zaumes durch die am Joche befindlichen Schlüssel oder Zapfen, Tensaria oder Omphalos, gezogen und aufgebunden; daher wurde dieser Fuhrmann auch Tensarius jugaris genannt.

Ende des ersten Bandes.

München,
gedruckt bey Ignatz Joseph Lentner.